

Regresshjemmel og regressansvar mellom befrakter og bortfrakter

- Befracters ansvar for å holde bortfrakter skadesløs ved lasteskadekrav fra tredjemann

Kandidatnummer: 611

Leveringsfrist: 25.april 2015

Antall ord: 16 894



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING.....	1
1.1	Tema og problemstilling	1
1.2	Rettskildebruk og juridisk metode	1
1.3	Avgrensning av oppgaven og videre fremstilling.	2
2	REDEGJØRELSE FOR SENTRALE BEGREPER OG TYPESITUASJONER ...	3
2.1	Definisjon og redegjørelse for sentrale begreper	3
2.2	De tre praktiske situasjoner hvor spørsmålet om regress kommer på spissen	7
2.2.1	Typetilfelle 1.....	7
2.2.2	Typetilfelle 2.....	7
2.2.3	Typetilfelle 3.....	8
3	ALMINNELIG REGRESSADGANG I NORSK KONTRAKTSRETT OG SJØLOVENS REGLER OM ANSVAR	8
3.1	Regressansvar etter alminnelig kontraktsrett	8
3.1.1	Regresshjemmel.....	8
3.2	Sjølovens bestemmelser om ansvar ved konnossement.....	11
3.2.1	Innledende bemerkninger	11
3.2.2	Ansvar ved konnossement og sjøfraktbrev	12
4	PRINSIPPDISKUSJON OG HOVEDANALYSE – UTVALGTE PRINSIPIELLE SPØRSMÅL OM REGRESSADGANG I FRAKTAVTALER.....	17
4.1	Innledende bemerkninger.....	17
4.2	Prinsipielle problemstillinger ved utstedt konnossement.....	18
4.2.1	Vil bortfrakter påføres et større ansvar i gitte typetilfelle under Gencon.....	18
4.3	Hvis bortfrakter pålegges strengere ansvar, er det hjemmel for regress i norsk rett?....	27
4.3.1	Innledende bemerkninger	27
4.3.2	Regresshjemmel og regressadgang i befraktning	28
4.4	Prinsipielle problemstillinger ved utstedt sjøfraktbrev	39
5	AVSLUTTENDE BEMERKNINGER OG BETRAKTNINGER RUNDT AKTUALITETEN AV PROBLEMSTILLINGEN.....	40
6	LITTERATURLISTE	42

1 Innledning

1.1 Tema og problemstilling

Når A sitt skip er sluttet på certeparti til B, vil det kunne bli utstedt konnossement eller sjøfraktbrev som medfører at tredjemann C kan fremme lasteskade – eller forsinkelseskrav overfor A. Mitt tema er hvorvidt A kan – når han blir holdt ansvarlig overfor C – velte dette ansvaret over på B: Har han regress?

Avhandlingens tema - regress i transportforhold til sjøs tar som utgangspunkt i Vestkyst 1 dommen, inntatt i Rt. 1961 side 1334, vedrørende spørsmålet om regress i et reisecerteparti. Problemstillingen for denne avhandlingen blir således om det foreligger regressadgang i norsk rett, og hva som eventuelt kreves av grunnlag for et slikt ansvar, hvis bortfrakter ansvar øker utover det certepartiet tilsier. Hjemmel for regress i fraktavtaler under slike tilfeller synes lite avklart i norsk rett.

Gjennom den videre fremstillingen vil det i særlig grad dreie seg om forholdet mellom certepartiets regulering, og preseptoriske regler, særlig Haag og Haag-Visby reglene, som kommer inn og regulerer ansvaret under visse forutsetninger overfor tredjemann.

Som bakgrunn for den videre fremstillingen er det naturlig å minne om at transport til sjøs i dag i stor grad er underlagt kontraktsfrihet med et bredt utvalg standardkontrakter som regulerer de fleste sider av transportforholdet mellom partene. Det er videre på det rene at nettopp grunnet partenes autonomi i slike avtaler så vil en lang rekke tvister omkring fraktavtaler løses ved voldgift heller enn ordinære domstoler, og gjerne for engelske eller amerikanske voldgiftsdomstoler. I løpet av de siste hundre årene har imidlertid regulering gjennom internasjonale konvensjoner og traktater spilt en viktig rolle i utviklingen av regelverket rundt sjøfart og sjøtransport. Særlig viktig i vår sammenheng er Haag og Haag-Visby om ansvar for skade på eller forsinkelse av last. Reglene er i dag ratifisert av de fleste sjøfartsnasjoner og i Norge er disse reglene inkorporert som norsk lov.

1.2 Rettskildebruk og juridisk metode

Avhandlingen vil gjøre bruk av alminnelig juridisk metode innenfor sjørett og generell kontraktsrett. Rettskilesituasjonen særlig innenfor sjøretten og spørsmålet om regress er i stor grad lik den man finner på en rekke andre områder, men med et større tilfang av standardavtaler både innen internasjonal og nasjonal transport.

Fremstillingen kommer innledningsvis til å være deskriptiv, særlig med henblikk til bakgrunnsretten både innenfor alminnelig kontraktsrett og ansvarsreglene i sjøretten da disse tjener som bakgrunn for den normative vurderingen i oppgavens hovedanalyse. Så vidt jeg kan se er det noen utfordringer knyttet til avhandlingens tema i forhold til rettskildebruk og omfang av kilder.

Dette er et rettsområde som i stor grad er kontraktsregulert mellom partene og hvor man ofte ser ulik regulering av regressspørsmålet. Lovgivningen er i noe grad deklarasjonsregulert og kommer i bakgrunnen av kontraktens bestemmelser. Den første utfordringen er at innenfor sjøtransportens område er det et stort og variert utvalg av standardkontrakter som i omfattende og forskjellig grad regulerer problemstillingen. I tillegg vil man måtte påregne at klausuler som regulerer regress vil tolkes noe ulikt både ut fra hvilken nasjons domstol og tolkingpraksis som søker å fastlegge innholdet, og også ut fra forholdene rundt kontrakten for øvrig. Typisk vil man se at regress vil reguleres ulikt hvis man sammenligner et tidscerteparti under en Balltime-kontrakt der regress er klart regulert i klausul 13 med en fraktavtale for offshore næringen hvor man ikke vil få et spørsmål om regress da offshore kontrakter opererer med et knock for knock system som innebærer at partene bærer sine egne tap.

Den andre rettskildemessige utfordring knyttet til avhandlingens tema gjelder rettspraksis på området. Mye av den praksisen hvor spørsmålet behandles etter norsk rett, som er deler av avhandlingens tema, er voldgiftsavgjørelser. Voldgift har som utgangspunkt liten vekt som rettskilde, blant annet da de ofte ikke publiseres eller er tilgjengelige for offentligheten. På enkelte rettsområder vil voldgiftspraksis være omfattende og mye vist til.¹ For spørsmålet om regress i befraktning har sjølovskomiteen vist til voldgiftspraksis under arbeidet med revisjon av kapittel 14 i sjøloven av 1994 på dette området. Det må derfor være akseptabelt og nødvendig å ta i betraktning relevant voldgiftspraksis på dette området for den videre redegjørelsen av spørsmålet.²

1.3 Avgrensning av oppgaven og videre fremstilling.

I del 2 av oppgaven finner jeg det formålstjenelig å foreta en kort avklaring av de mest sentrale begrepene som oppgaven kommer til å bruke. Dette for å skape klarhet og oversiktighet i partsforholdet som drøftelsen kommer til å dreie seg om.

¹ Eckhoff (2001) side 163

² NOU 1993:36 side 68

Dersom det skal være mulig å redegjøre for under hvilke omstendigheter reder blir påført større ansvar, og om det er adgang til regress, må det preseptoriske konnossementsansvaret som utgangspunkt ligge klart som bakgrunn for analysen. Del 3 vil bli en kortfattet og deskriptiv fremstilling av de mest sentrale synspunktene på disse rettsområdene som bakgrunn for fremstillingen. Jeg finner det formålstjenelig å gå gjennom regressgrunnlag i alminnelig kontraktsrett da dette vil være bakgrunnsrett man kan falle tilbake på også i fraktavtaler dersom man ikke har holdepunkter i lov, praksis eller kontrakt.

Oppgavens del 4 vil være den prinsipielle analysen i oppgaven basert på tre typetilfeller hvor spørsmålet om regress vil bli drøftet inngående. Først ved å analysere om det i hvert enkelt tilfelle oppstår et større ansvar for bortfrakter, og dersom det er tilfelle, hvilke omstendigheter fører til ansvarsøkning. Siste del av analysen vil se på grunnlag for at bortfrakter kan kreve regress fra befrakter etter norsk rett. Av hensyn til oppgavens sammenheng og tidsrammen er det imidlertid nødvendig å foreta noen avgrensninger av oppgaven. For det første er det nødvendig å foreta en avgrensning i forhold til jurisdiksjon og lovvalg. Oppgaven vil søke å redegjøre for regressadgangen. Oppgaven avgrenses til å behandle utvidet ansvar ved lasteskadekrav og forsinkelseskrav fra tredjemann. Sist men ikke minst vil oppgaven ta utgangspunkt i regressadgangen under reisecertepartier og den avgrenses dermed mot en rekke andre certepartityper og offshorekontrakter – likevel med noen supplerende bemerkninger om tidscertepartiforhold.

2 Redegjørelse for sentrale begreper og typesituasjoner

2.1 Definisjon og redegjørelse for sentrale begreper

Oppgaven tar sikte på å redegjøre for regress mellom partene i bestemte fraktavtaler. Det er hensiktsmessig å gi en kortfattet oversikt over noen sentrale begreper som vil være gjennomgående for tema i oppgaven.

2.1.1.1 *Fraktavtaler, linjefart og certepartikontrakter*

Avtaler om godstransport med skip, både mellom norske og utenlandske parter, sluttet i stor grad på standardiserte kontrakter. Disse avtalene er fremforhandlet mellom interesseorganisasjoner på både skipseier- og varesiden og inneholder vilkår for befraktningen som lenge har vært akseptert mellom partene i næringen.

Fraktavtaler er samlebetegnelsen på avtaler om frakt av gods med skip mot vederlag der reder stiller skipets transportkapasitet til disposisjon.³ Den enkleste måten å beskrive fraktavtaler på er transport av personer eller last på reise og denne reisen kan vare over kort eller lengre tid. For fraktavtaler av typen certepartier vil det ofte være vanlig at kontraktsforholdet strekker seg over et lengre tidsrom.⁴ For nærmere å presisere hva som forstås med en fraktavtale kan vi se hen til sjølovens del IV kapittel 13 og 14 som definerer fraktavtaler som avtale om stykkgodsbefordring, certepartier, kvantumskontrakter og avtaler om frakt av personer og gods.⁵

Når det er snakk om befraktning av gods med skip er en annen vesentlig distinksjon forholdet mellom linjefart og certepartier. Linjefart er i det vesentlige et skip som går i bestemte linjer eller ruter og tar med seg varer og gods tilhørende mange forskjellige eiere mot vederlag. De rutene skipet følger er ofte bestemte og seilingstiden offentliggjøres slik at alle som ønsker å transportere gods får organisert transport og avlasting av godset.⁶ Det er altså et stort antall medkontrahenter på hver reise og fraktavtalen er fullført når godset når bestemmelsesstedet.⁷

Certepartier er gjerne standardiserte fraktavtaler som slutes mellom to ulike juridiske personer. Avtalen inngås ofte mellom rederiet som eier skipet, og befrakter som hyrer skipet for å flytte gods fra et sted til et annet. Det kan imidlertid også tenkes at befrakter ikke er vareeier men inngår fraktavtaler med tredjemann som er godseier. Jeg kommer imidlertid nærmere tilbake til dette i redegjørelsen for hva som ligger i begrepene befrakter og bortfrakter. Certepartier er inndelt i tidscertepartier og reisecertepartier. For tidscerteparti er Balltime, NYPE, Produce og Shelltime eksempler på noen av de standardkontraktene som forekommer ofte. For reisecertepartier er noen av de mest vanlige certepartiene i markedet Gencon, Norgrain og Tankervoy.

Med reisecertepartier forstås avtaler der bortfrakter påtar seg å frakte et bestemt kvantum av varer fra X til Y mot at det betales frakt for dette. For de fleste reisecertepartier er det snakk om en reise. Tidscertepartier stiller seg her litt annerledes. Her er reder forpliktet til å utføre de reiser som befrakter ønsker innenfor et vist tidsrom. Frakten beregnes her etter hvor lang tid skipet er til befrakters disposisjon.⁸

³ Bull og Falkanger (2010) side 232

⁴ Brækhus (1975) side 6

⁵ Sjøloven § 321 jf. 251

⁶ Brækhus (1975) side 3

⁷ Bull og Falkanger (2010) side 230

⁸ Bull og Falkanger (2010) side 231

Den åpenbare forskjellen mellom linjefart og certeparti befraktning er i stor grad at linjefart er bundet opp til bestemte ruter og det er et stort antall medkontrahenter på hver reise. Certepartifart derimot styres i mye større grad av befrakter og rammene som certepartiet setter. Under et tidscerteparti vil dessuten befrakter ha den kommersielle ledelsen av skipet. Med dette menes at han bestemmer hvilken last skipet skal ta, hvor skipet skal seile og hvordan lasten skal transporteres.

2.1.1.2 Partene i transportavtaler til sjøs

Det er formålstjenelig å redegjøre litt nærmere for partene i fraktavtaler. Dette da partskonstellasjonen er av grunnleggende betydning for den vider drøftelsen i oppgaven. I dag, hvor redetrivksamhet er en næring i seg selv, er partsforholdet ofte komplisert.

Sjøloven § 251 første ledd første punktum definerer transportør som den part som inngår avtale med en sender om transport av gods. Av § 251 andre ledd defineres sender som den som avtaler transport av gods til sjøs med en transportør.⁹ Denne begrepsbruken gjelder i all hovedsak linjefart. Når vi snakker om certepartiforhold eller befraktning definerer sjølovens § 321 andre ledd partene i kontrakten som bortfrakter og befrakter. Bortfrakter forstås som den som etter avtale stiller skipets tonnasje til disposisjon til en annen. Den som etter avtalen kan har skipets lastekapasitet til disposisjon er i det vesentlige omtalt som befrakter.¹⁰ Det kan også sondres mellom den som avgir transportløftet og den som mottar det når man skal definere befrakter og bortfrakter.¹¹ Det vil særlig være partsforholdet i certepartier som er vesentlig for problemstillingen denne oppgaven reiser, og jeg finner det derfor nødvendig å si noe mer om forholdet mellom bortfrakter og befrakter og deres forhold til hverandre. Utgangspunktet er som nevnt at bortfrakter og befrakter inngår et certeparti om transport av gods. Befrakter kan her eksempelvis være et oljeselskap som chartrer et tankskip for å frakte oljen. Dette er et klassisk eksempel på at befrakter også er vareeier. Tilfeller kan imidlertid også oppstå der befrakter chartrer båten til å frakte gods, men overdrar transportkapasiteten han har til rådighet ut til tredjemann og hans gods. I denne situasjonen vil bortfrakter være utførende transportør mens befrakter er kontraherende transportør i forhold til lasten. Utførende transportør er definert i sjøloven § 251 første ledd som ”den som i samsvar med et oppdrag fra transportøren utfører transporten eller en del av denne.”¹²

⁹ Sjøloven § 251 første ledd jf. andre ledd

¹⁰ Sjøloven § 321 annet ledd.

¹¹ Bull og Falkanger (2010) side 233.

¹² Sjøloven § 251 første ledd andre punktum.

Den situasjonen at reder (A) blir undertransportør eller utførende transportør, og befrakter (B) overfor tredjemann (C) blir kontraherende transportør eller bortfrakter, forekommer ikke sjeldent. Det forutsetter imidlertid at det i fraktavtalen mellom (A) og (B) er gitt (B) slik mulighet til å overdra egne rettigheter under certepartiet til tredjemann (C). Dette kan gjøres enten ved å overdra rettighetene direkte, eller ved å inngå ny fraktavtale ved å gjøre bruk av rettigheter han har gjennom certepartiet med (A).¹³

2.1.1.3 Konnossement og sjøfraktbrev

I sjøtransport er det vanlig at avlaster av gods mottar en form for kvittering etter at gods er levert til transport. I norsk og internasjonal transport er det vanlig å utstede enten konnossement eller sjøfraktbrev. Jeg skal i det følgende gi en kortfattet redegjørelse for hva som karakteriserer disse. Definisjonen av konnossement fremgår av sjølovens § 292 første ledd og et konnossement skal som utgangspunkt inneholde en erkjennelse av at godset er mottatt i en viss tilstand og mengde, samt selve transportløfte og utleveringssted.¹⁴ En av de viktigste funksjonene til konnossementet er at det er nøkkelen til godset. Som nøkkel til godset fungerer konnossementet slik at godset bare skal utleveres til den som kan legitimere seg som rette mottaker ved å fremlegge konnossement.¹⁵ Konnossementet kjennetegnes dessuten ved at det er et dokument som kan overdras til tredjemann som vil kunne tre inn i rettighetene til den som først fikk dokumentet overlevert til seg.

Konnossement kan spille en særskilt rolle i forhold til det underliggende kjøpsforholdet og med henblikk til rembursreglene som skal ivareta både kjøper og selger i distansekjøp.¹⁶ Konnossementet har dessuten en viktig bevisfunksjon dersom lasten kommer frem til lossehavn med skader eller mangler. Som utgangspunkt er den klare forskjellen mellom et konnossement og et sjøfraktbrev at sjøfraktbrevet ikke kan overdras og særlig at det ikke er nødvendig med en presentasjon av dokumentet for å kreve utlevert gods. Sjøfraktbrevet gjengir transportavtalen og vilkårene for denne mellom partene. Et sjøfraktbrev trenger heller ikke uttrykkelig å betegne seg selv som nettopp det, og så lenge fraktbrevet inneholder de lovfestede krav til innhold vil dokumentet regnes som sjøfraktbrev.¹⁷ Sjølovens hjemmel for å utstede sjøfraktbrev er sjølovens § 308 supplert av § 309 inneholder krav til innhold og bevisvirkning. Et sjøfraktbrev er en kvittering som bekrefter transportavtalen mellom partene.

¹³ Bull og Falkanger (2010) side 234

¹⁴ Sjøloven § 292 første ledd pkt. 1 og 2

¹⁵ Gram (1977) side 106-107

¹⁶ Michelet (1993) side 68

¹⁷ Bull og Falkanger (2010) side 316-317 og § 309 siste ledd

Sjøfraktbrev kan utstedes både i internasjonal fart og i nasjonal transport langs kysten, men det er på det rene at avlaster kan kreve konnossement utstedt jf. § 294.¹⁸ Sjølovens § 309 angir minimumskravene til hva et sjøfraktbrev skal inneholde, og de krav som stilles til sjøfraktbrev er at det skal angi opplysninger om godset som er mottatt, aktørene i transportavtalen og kan til dels være omfattende med en rekke bestemmelser om fraktavtaler. Sjøfraktbrevet skal dessuten angi frakt og kostnader ved transporten samt transportvilkårene som skal gjelde mellom partene.

2.2 De tre praktiske situasjoner hvor spørsmålet om regress kommer på spissen

Som utgangspunkt for den prinsipielle drøftelsen i oppgaven har jeg valgt å fokusere på tre typetilfeller der spørsmålet om regressadgang kan oppstå. Disse tre typesituasjonene er utgangspunktet for hovedanalysen i oppgavens kapittel 4 der de vil bli inngående drøftet og vurdert i forhold til om bortfrakters ansvar øker og om hvorvidt det er regressadgang. Jeg finner det likevel formålstjenelig å redegjøre kort for de tre typesituasjonene innledningsvis for å gi et mer sammenhengende utgangspunkt for den videre fremstillingen. Utgangspunktet er at transportør er ansvarlig for skade på, tap av eller forsinket last. Det trepartsforholdet som er utgangspunktet for oppgavens prinsipielle diskusjon er at transportør (A) avgir et transportløfte til (B), og blir holdt ansvarlig av lasteinteressent (C) for skade eller forsinkelse. Kan (A) da velte ansvaret over på (B)?

2.2.1 Typetilfelle 1

Den første situasjonen hvor spørsmålet om mulig regressansvar mellom partene kan oppstå, er der (A) har utstedt et konnossement eller et sjøfraktbrev til befrakter (B). Dersom (B) overfører sine rettigheter etter sjøfraktsbrevet eller konnossementet til en tredjemann (C), blir spørsmålet først om det derved oppstår et større eller strengere ansvar for (A) overfor (C), og dersom det er tilfelle, om dette ansvaret kan veltes over på (B).

2.2.2 Typetilfelle 2

Den andre situasjonen hvor spørsmålet om regress kan oppstå, er hvor det er utstedt konnossement eller sjøfraktbrev fra (A) direkte til (C). Dette kan typisk være i tilfeller der lasten leveres av (C) som får utstedt til seg et av de to fraktdokumentene.

¹⁸ Sjøloven §§ 308 første og siste ledd jf. § 294

Utgangspunktet vil her være at (A) er direkte forpliktet overfor (C) som har fått dokumentet utstedt til seg for det vil oppstå et selvstendig forpliktende forhold mellom bortfrakter og tredjemann på bakgrunn av konnossementet. Regress vil her måtte vurderes ut fra om konnossementet er knyttet til vilkårene i certepartiet, om det er utstedt på vanlig vilkår eller om det er et konnossement as presented. Regressspørsmålet oppstår dersom det blir strengere ansvar for (A) overfor (C) enn det (A) hadde hatt om det var (B)s last og det var utstedt til (B).

2.2.3 Typetilfelle 3

Den tredje situasjonen hvor regress kan tenkes mellom bortfrakter (A) og befrakter (B) er der transportforpliktelsen vedrørende lasten er inngått mellom befrakter (B) og tredjemann (C). I dette typetilfelle er det befrakter (B) som utsteder konnossement eller sjøfraktbrev i eget navn og gir transportløfte til (C), mens han bruker bortfrakter (A) til å utføre transporten. (A) blir således utførende transportør. Regressspørsmålet oppstår i de tilfeller hvor (A) som utførende undertransportør pådrar seg ansvar overfor (C) og om og i hvilke tilfeller dette kan overføres til (B) som har utstedt transportdokumentet. (B) er her kontraherende transportør.

3 Alminnelig regressadgang i norsk kontraktsrett og sjølovens regler om ansvar

3.1 Regressansvar etter alminnelig kontraktsrett

Utgangspunktet for diskusjonen i denne oppgaven er først og fremst hvorvidt det foreligger en regresshjemmel mellom partene i et certeparti. En slik drøftelse må forankres i alminnelig kontraktsrett som bakgrunnsrett samt sjølovens deklarasjonelle regler om regressadgang mellom partene i certepartier. Det er nødvendig å se nærmere på hvilken hjemmel man har for regress i alminnelig norsk kontraktsrett, og likeledes hva som er grensen for en slik regressadgang. Det er også nødvendig å redegjøre for i hvilke situasjoner man kan påberope seg regress innenfor alminnelig kontraktsrett.

3.1.1 Regresshjemmel

Før man kommer inn på hvilket grunnlag regress kan ha og eventuelt må ha, er det viktig å si noe om hva regress er som utgangspunkt for den videre redegjørelsen. Regress er et økonomisk etteroppgjør mellom to eller flere parter der en har betalt på den ene siden, og en annen skal etter det underliggende forhold partene imellom dekke noe av dette beløpet.

Det må sondres mellom regress og tilbakesøkingskrav, da regress primært gjelder betaling av fordring overfor tredjemann. Tilbakesøking ligger utenfor tema og det vil ikke bli behandlet videre.¹⁹

Det er tre sentrale partsbegreper i en alminnelig regressituasjon. Når en regressituasjon oppstår vil utgangspunktet være at den som har betalt et pengekrav kalles regresskreditor. Den personen regresskreditor har oppfylt forpliktelsen for betegnes som regressdebitor, og er den som regresskreditor vil kunne kreve dekning av. Betalingsmottaker er den tredjemann som har mottatt oppfyllelse utad fra regresskreditor. Når det er snakk om regress er det viktig å sondre mellom heftelsesformen utad overfor kreditor, og fordelingen av ansvaret mellom ulike debitorer seg imellom innad. I noen tilfeller vil for eksempel A og B være ansvarlig overfor C, men dette gjelder ikke alle tilfeller. Hvem kreditor velger å gå på for å få dekning for sitt krav kan være tilfeldig eller avtalt, og hvem kreditor velger til å oppfylle forpliktelsen er ikke avgjørende for hvordan forpliktelsen skal fordeles innad.²⁰

Som utgangspunkt vil det være slik at dersom det er flere debitorer som er ansvarlig for den samme forpliktelsen, så vil den som oppfyller mer av forpliktelsen enn han skal etter det innbyrdes forholdet, kreve dette tilbake fra de øvrige debitorene ved regress.²¹ Den som har oppfylt en forpliktelse uten å ha vært forpliktet til det, eller bare vært ansvarlig for en mindre del av forpliktelsen enn det han faktisk har oppfylt, vil på bakgrunn av dette få en regressrett mot den som egentlig var forpliktet til å oppfylle.²² Regress oppstår altså som utgangspunkt når en har et krav på hoveddebitor som man forut har betalt og søker å få dekket hos debitor eller medskyldner. Det rettslige utgangspunktet for regressadgang i kontraktsretten er forankret i sedvanerett etter en alminnelig grunnsetning uttalt av høyesterett i Rt. 1997 s. 1029. Denne dommen er mest kjent som M/S Marlin dommen. I dommen slår førstvoterende i høyesterett klart fast at *"det følger av alminnelig rettsgrunnsetninger at den som har dekket en annens forpliktelse, normalt og som utgangspunkt, har et regresskrav i behold.*

*Det er avskjæring av regress som krever særskilt hjemmel (min uth.)."*²³

Dette er i teorien og praksis tolket som utgangspunktet for hjemmelen til et regresskrav i kontraktsretten. Utgangspunktet er som høyesterett slår fast, at regressadgangen er til stede der noen har dekket en annens forpliktelse. Et spørsmål man imidlertid kan reise er hva som menes med forpliktelse og hvor langt dette begrepet rekker.

¹⁹ Krüger (1984) side 289

²⁰ Knoph (2009) side 346.

²¹ Knoph (2009) s. 347

²² Hagstrøm (2011) s.712 ff.

²³ Rt. 1997 s. 1029, side 1036 første avsnitt.

Det er også på det rene at forpliktelse ikke vil være treffende for alle tilfeller der vi får spørsmål om regress fordi det kan tenkes at det ikke alltid vil være snakk om rene forpliktelser, men for eksempel større ansvar som fører til økte kostnader.

Ut fra det som fremgår av Høyesteretts avgjørelse må man uansett kunne legge til grunn at det ikke kreves særskilt mye utover den beskrevne situasjonen for å ha en regressadgang. Videre synes det av M/S Marlin-dommen å være den videre hovedregel at det å avskjære et regresskrav krever særskilt hjemme.²⁴ Dette kan man også finne støtte for i eldre teori, og rettspraksis, og Arnholm har særlig fremholdt at det er tilstrekkelig at det foreligger et økonomisk fellesskap mellom flere ansvarlige som tilstrekkelig grunnlag for regress.²⁵ Krüger påpeker at spørsmålet om regresshjemmel blir mer uklart i de tilfeller hvor regress egentlig er taps og skadedekning og det i realiteten ikke foreligger noe ansvarsgrunnlag. Her er det en hårfin grense mot erstatningsrettslige regler og ansvarsgrunnlag.²⁶ Regress kan også i særlig tilfeller være hjemlet i lov, og kan dessuten være uttrykkelig avtalt mellom partene. Når det kommer til lovfestet regress gir dette seg særlig uttrykk i gjeldsbrevsloven § 2 annet ledd, sjøloven § 151 annet ledd, og skadeserstatningsloven § 2-3 første ledd. Dette er typiske eksempler på at det er lovfestet regressadgang mellom partene. I forhold til tilfeller hvor regress er avtalt mellom partene kan man sonde mellom uttrykkelig og stilltiende avtale. Kausjon er et eksempel på det sistnevnte tilfelle. Stilles det kausjon etter oppfordring fra debitor er det naturlig å forstå det slik at her er det underforstått at kausjonisten innestår for debitors forpliktelse. Et annet tilfelle hvor regress kan være avtalt ved uttrykkelig avtale er i selskapsavtaler om ansvar for selskapets forpliktelser. Dette er særlig tilfelle ved ansvarlig selskap jf. Selskapsloven § 2-5.²⁷ En annen side ved gjensidige kontraktsforhold mellom partene er der selger hefter overfor kjøper på grunn av forsinkelse på levering, og svarer her etter kjøpsloven §§ 23 og 24 for kjøpers utlegg til tredjemann dersom dette klart skyldes selgers forsinkelse.²⁸

Det må imidlertid være på det rene at det her også må tas i betraktning at regressadgang i kontrakter generelt også er et spørsmål om alminnelig kontraktstolkning av om det som er avtalt er skadesløsholdelse eller risikofordeling mellom partene.²⁹ Regress forekommer også ofte i forhold til erstatningsoppgjør ved skade og dette forutsetter bare at det foreligger et ansvarsgrunnlag.

²⁴ Hagstrøm (2011) s.712. jf. Rt. 1997 s. 1029, side 1036.

²⁵ Krüger (1984) side 299

²⁶ Krüger (1984) side 299

²⁷ Selskapsloven § 2-5

²⁸ Krüger (1984) side 295 jf. Kjl. §§ 23 og 24

²⁹ Krüger (1984) side 296

Dette er tilstrekkelig til at skadelidte vil kunne kreve dekket alle dokumenterte tap, også utlegg til tredjemann. Dette bygger i all hovedsak på alminnelige erstatningsrettslige prinsipper.

3.2 Sjølovens bestemmelser om ansvar ved konnossement

3.2.1 Innledende bemerkninger

Det klare utgangspunkt i certepartifrakt er at sjølovens regler i kapittel 14 om slike fraktavtaler er deklarasjon, altså de er fravikelige til fordel for avtale mellom partene i hel eller del befraktning med skip jf. sjøloven § 322 første ledd.³⁰ Når det i et certeparti er utstedt konnossement jf. § 322 tredje ledd kan ikke reglene i kapittel 13 i loven fravikes til skade for avlaster dersom de er preseptoriske.³¹ Hvorvidt de preseptoriske reglene kommer inn bestemmes av vilkårene i § 325 første og andre ledd. Utgangspunktet er at konnossementets vilkår er bestemmende for forholdet mellom bortfrakter og tredjemann som innehar konnossementet. Det følger av § 325 andre ledd at bortfrakters ansvar vil reguleres av reglene i kapittel 13.³² På bakgrunn av at dette er det nødvendig å gå gjennom det preseptoriske ansvaret sjøloven pålegger bortfrakter ved utstedelse av konnossement og sjøfraktbrev, før man går nærmere inn på regressadgangen.

Det er ansvarsreglene i kapittel 13 som kommer til anvendelse jf. § 338 første ledd og § 252 første ledd når bortfrakter har utstedt konnossement.³³ Sjølovens § 252 og § 254 angir rammen for ansvar ved utstedt konnossement og sjøfraktbrev etter kapittel 13. § 252 bestemmer anvendelsesområdet for kapittel 13 og det klare utgangspunkt er at loven kommer til anvendelse i sjøtransport i innenriks fart i Norge samt også all fart mellom de nordiske landene. Med dette menes Norge, Sverige, Danmark og Finland i henhold til første ledd. § 252 andre ledd slår fast at denne lov også kommer til anvendelse når transportavtalen fyller et av vilkårene i annet ledd punkt 1-5. Dette dreier seg primært om transport mellom konvensjonstater. § 254 slår fast at kapittel 13 får tvingende anvendelse.³⁴ Lovens bestemmelser kommer også til anvendelse der laste- eller lossehavn er i en konvensjonsstat eller et av de nordiske landene eller hvis transportdokumentet er utstedt i en av disse.³⁵ Det kan dessuten være avtalt mellom partene at reglene skal gjelde i henhold til tredje ledd i § 252.

³⁰ Sjøloven § 322 første ledd

³¹ Sjøloven § 322 tredje ledd.

³² Sjøloven § 325 første ledd jf. andre ledd

³³ Sjøloven § 338 jf. 252

³⁴ Sjøloven § 254

³⁵ Sjøloven § 252 andre ledd

I § 254 legges det til grunn en begrensning i forhold til hva som kan avtales mellom partene i en fraktavtale. Bestemmelser som avviker fra reglene i kapittel 13 vil som utgangspunkt være ugyldige. Det er imidlertid uttrykt i bestemmelsens første ledd at ugyldigheten vil ramme de delene av fraktavtalen som avviker fra reglene i loven, og vil som sådan ikke gjøre hele fraktavtalen ugyldig.³⁶ Andre ledd gjør imidlertid et klart unntak fra dette utgangspunktet, nemlig ved å slå fast at første ledd likevel ikke kommer til anvendelse på bestemmelsene i §§ 255 og 258 samt §§ 261 og 264 til 273 som regulerer forhold under selve frakten. Transportøren kan avtale et større ansvar for seg selv enn det som går frem av preseptorisk lovgivning.³⁷ Sist men ikke minst slår tredje og fjerde ledd fast at dersom transportavtalen er underlagt lovgivning i en konvenssjonstat som er til skade for avlaster de vil være ugyldige, og transportdokumentet skal inneholde opplysninger om dette. Videre slår fjerde ledd fast at dersom egen-skaper ved godset er uvanlige, vil bestemmelser som begrenser reders ansvar deretter være gyldig.³⁸

3.2.2 Ansvar ved konnossement og sjøfraktbrev

3.2.2.1 Ansvar ved utstedelse av konnossement

Utgangspunktet for både reisecertepartier og tidscertepartiet er, som tidligere nevnt, at det råder kontraktsfrihet mellom partene og dette er særlig aktuelt i forhold til risikofordelingen mellom befrakter og bortfrakter. I mange reisecertepartier vil Haag og Haag Visby reglenes risikofordeling gjenspeiles i certepartiene, og dette kommer særlig til uttrykk ved at en del av risikoen for tap og skade på lasten plasseres hos vareeier. Ved reisecerteparti vil det normalt være utstedt konnossement på grunn av salget som er bakgrunn for transporten. Det vil også, etter § 322 tredje ledd, være plikt for bortfrakter til å utstede konnossement. Ved reisecertepartier vil retten til å få utstedt konnossement gjelde både der mottaker er reisebefrakter og der han er avlaster. Spørsmålet er så hvilken virkning dette har, noe som er eksplisitt regulert i sjøloven § 325. Er det utstedt konnossement så vil sjølovens preseptoriske regler komme til anvendelse for transportskade og lasteforsinkelse jf. sjøloven § 253 første ledd. Reglene i kapittel 13 om stykkgodsbefordring kommer til anvendelse under den forutsetning at konnossementet bestemmer rettsfoldet mellom transportør og den som har konnossementet i hende.³⁹ Når befrakter får konnossementet utstedt til seg er hovedreglen at det ikke bestemmer transportvilkårene da disse fremgår av det underliggende certepartiet.

³⁶ Sjøloven § 254 første ledd

³⁷ Sjøloven § 254 andre ledd

³⁸ Sjøloven § 254 tredje og fjerde ledd

³⁹ Sjøloven § 253 første ledd

Primært vil konnossementet overfor befrakter her tjene som en kvittering og vil i det videre ha betydning ved utlevering av lasten i forhold til bevisbyrde dersom lastens utleveres i annen mengde eller beskaffenhet enn beskrevet i konnossementet. Dersom konnossementet overdras til tredjemann får det andre virkninger enn nevnt i forrige avsnitt jf. § 325 første ledd og tredjemann vil dessuten være vernet mot innsigelser dersom han har overtatt konnossementet i god tro.⁴⁰ Hvis tredjemann ikke er befrakter så vil konnossementet være bestemmende for transportvilkårene. Det samme gjelder under tidsbefraktning.⁴¹ Her vil betydningen av konnossementet imidlertid reguleres av sjølovens regler i kapittel 13 i henhold til §§ 383 annet ledd og § 325 annet ledd annet punktum.⁴²

På bakgrunn av dette går jeg over til å se nærmere på ansvaret for lasteskade og forsinkelsesansvaret som bortfrakter pådrar seg etter sjølovens kapittel 13 når konnossement er utstedt. Oppgaven er begrenset til lasteskadekrav og forsinkelse, og disse ansvarsreglene er de som vil bli gjennomgått i den videre fremstillingen. Det følger av sjøloven § 347, som regulerer hvilke bestemmelser i kapittel 13 som kommer til anvendelse der det er utstedt konnossement i befraktning, at de fleste bestemmelsene i kapittel 13 gjelder. Dette er også tilfelle ved tidsbefraktning jf. § 383. Dette er imidlertid under forutsetning at det dreier seg om nordisk fart.⁴³ For å klargjøre hvilket ansvar som bortfrakter og befrakte har dersom det utstedes konnossement, som det i denne oppgaven er en forutsetning at er gjort, må vi først se til reglene i kapittel 13 som regulerer ansvar ved utstedt konnossement når Haag og Haag-Visby reglene er tvingende for konnossementsansvaret.

Utgangspunktet er § 262 som slår fast at transportøren har en plikt til å ivareta lasteieiers interesse innenfor ansvarsperioden som fremgår av § 274. Med å ivareta lasteieiers interesse menes det i § 262 et omfattende ansvar for bortfrakter gjennom krav til hurtighet i transport, omsorg for last, skipets sjødyktighet og informasjon til lasteieier. Disse pliktene påhviler bortfrakter så lenge han har lasten i sin varetekt innenfor ansvarsperioden i § 274.

Ansvarsperioden er definert i bestemmelsens føreste ledd som den perioden gods er i transportørens varetekt. Dette gjelder både under transport, i lastehavn og lossehavn. Å ha det i sin varetekt er definert i bestemmelsens andre ledd som å regne fra det tidspunkt transportøren mottar det.⁴⁴

⁴⁰ Bull og Falkanger (2010) side 380

⁴¹ Bull og Falkanger (2010) side 417

⁴² Bull og Falkanger (2010) side 418

⁴³ Bull og Falkanger (2010) side 377-378

⁴⁴ Sjøloven § 274 andre ledd

Godset opphører å være i transportørens varetekt dersom det er overlevert til mottaker, lagt opp i henhold til kontrakten slik at mottaker kan hente det eller overdratt til myndigheter eller annen tredjemann i henhold til lover eller regler i lossehavn jf. tredje ledd a-c.⁴⁵

Sjølovens bestemmelser om ansvar for økonomisk tap ved skadd gods eller forsinkelse ved befraktning fremgår av reglene i kapittel 13 som gjelder henholdsvis §§ 274 til 285 og §§ 287 til 289. Bestemmelser som eksplisitt ikke kommer til anvendelse er §§ 276 tredje ledd og § 280 andre ledd. Dette gjelder befraktning både under tids- og reisecertepartier.⁴⁶ Det er således de overnevnte bestemmelser som det vil bli gitt en deskriptiv redegjørelse for.

3.2.2.1.1 Transportørens ansvar ved lasteskade og forsinkelse

Transportørens ansvar for lasteskade er hjemlet i sjølovens § 275 første ledd. *”Transportøren er ansvarlig for tap som følge av at gods går tapt eller kommer til skade mens det er i transportørens varetekt om bord eller i land, med mindre transportøren godtgjør at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen transportøren svarer for (min uth.).”*⁴⁷ Dette er hovedregelen om transportørens ansvar for lasteskade. Han vil svare for alt tap, skade og forsinkelse. Dette gjelder uavhengig av om lasten har vært om bord eller på land. Skadene kan være omfattende og det kan dreie seg om rene totaltap av last. Typisk kan være at gods ødelegges fordi lasten forskyver seg i lasterommet, eller at containere skyldes av dekk i dårlig vær. Transportørens ansvar er et culpaansvar med en omvendt bevisbyrde som hovedregel. Ansvarer strekker seg til å omfatte egne så vel som medhjelperes forsømmelser og feil. Siste setning i første ledd i § 275 fastslår derfor at for at transportør ikke skal bli holdt ansvarlig må det sannsynliggjøres at det er opptrådt og handlet forsvarlig med hensyn til lasten. Utgangspunktet er også i sjøfartsforhold som ellers, at dersom transportøren eller hans folk skal holdes ansvarlig må de ha opptrådt klanderverdig. Dette innebærer at det må føres bevis for at godset ble skadet under transport. Det er her beskrivelsen av godset i konnossementet blir vesentlig bevis.

Dersom standarden på godset ved utlevering ikke samsvarer med det som er beskrevet i konnossementet ved levering, så kan det fort være snakk om en lasteskade oppstått under transport med mindre transportøren sannsynliggjør det motsatte. Transportøren må her exculpere seg, altså han må sannsynliggjøre årsaken til skaden og at han eller noen han svarer for ikke er ansvarlig for den.

⁴⁵ Sjøloven § 274

⁴⁶ Sjøloven § 347 og § 383

⁴⁷ Sjøloven § 275 første ledd.

Transportøren har et ansvar for å sette seg inn i hvilken last han transporterer og hvordan den skal sikres og stues. Det kan ikke stilles krav om det perfekte, men rimelig forholdsregler må kunne ventes.⁴⁸

Det som er redegjort for overfor gjelder også i all vesentlighet for transportørens ansvar ved forsinkelse på godset. Ansvaret ved forsinket levering av gods under transport er hjemlet i sjølovens § 278 første ledd. Første ledd viser direkte til ansvar etter §§ 275 til 277 og disse reglene gjelder også direkte for ansvar ved forsinkelse.⁴⁹ Jeg finner det derfor ikke nødvendig å redegjøre for dette på nytt og nøyer meg med å henvise til det som er sagt om transportørens ansvar ved lasteskade tidligere.

Forsinket utlevering av gods er definert i § 278 andre ledd som å være tilfelle der godset ikke blir utlevert i avtalt lossehavn til avtalt tid i henhold til transportavtalen. Den absolutte fristen for levering er det som må regnes å være innen rimelig tid. Dette tilfelle kommer imidlertid bare til anvendelse i de tilfellene der det ikke er avtalt noe leveringstidspunkt. Tredje ledd slår fast at det kan kreves erstatning for forsinkelse som tilsvarer erstatning for gods som er tapt dersom forsinkelsen er 60 dager eller mer fra avtalt leveringsdato.⁵⁰

3.2.2.1.2 Unntak for nautisk feil og brann

Det er klart at transportør har et vidt ansvar når det er utstedt konnossement for skade og forsinkelse på last. I tråd med lang praksis i transportretten har det imidlertid også blitt gjort enkelte unntak for transportørens ansvar, dette er bedre kjent som ansvarsfritak for nautisk feil eller brann. Kan det påvises at et av disse tilfellene er årsaken til skade eller forsinkelse vil lasteier som utgangspunkt ikke kunne holde transportøren ansvarlig. Unntaket for nautisk feil eller brann er vesentlig fordi det bare er under disse omstendighetene at bortfrakter ikke kan holdes ansvarlig etter sjøloven i motsetning til det svært begrensede ansvaret bortfrakter har under certepartiet. Hjemmelen for unntak for nautisk feil og brann fremgår av sjøloven § 276 første ledd. Fortutsetningen for at ansvarsfritak kommer til anvendelse dersom skade skyldes nautisk feil eller brann er at handlingen er gjort i skipets tjeneste. Det er en videre forutsetning at feilen er begått av fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre tredjemenn. Dette kan typisk være stevedorer eller kaiearbeidere. Hvorvidt transportøren kan påberope seg ansvarsfrihet etter § 276 første ledd nr.1 og 2 er primært et spørsmål om feilen som har ført til tap eller forsinkelse er gjort i skipets eller lastens interesse.

⁴⁸ Bull og Falkanger (2010) side 262-266

⁴⁹ Sjøloven § 278 første ledd

⁵⁰ Sjøloven § 277 første ledd jf. tredje ledd.

Dette er vurderingstema i forhold til spørsmål om både brann, navigering, og behandling av skipet så vel som skipets tilstand og bemanning.⁵¹ Et særlig unntak for dette unntaket er imidlertid transportørens ansvar for skipets sjødyktighet. Dette fremgår av § 276 andre ledd. Dette er unntaket fra unntaket. Dersom transportøren kan påberope seg ansvarsfritak for nautisk feil eller brann, så vil han likevel kunne holdes ansvarlig etter andre ledd dersom skipet ikke var sjødyktig. Her snakker vi altså om opprinnelig sjødyktighet ved reisens begynnelse jf. sjøloven § 276 andre ledd. Da vil transportøren likevel holdes ansvarlig for lasteskade og forsinkelse.⁵²

Fra det som er sagt overfor i forhold til unntak fra nautisk feil og brann gjelder det ikke minst ett annet viktig unntak som fremgår av § 276 tredje ledd. Transportørens ansvarsfritak for skade og forsinkelse ved nautisk feil og brann kommer som utgangspunkt ikke til anvendelse ved avtale om sjøtransport i innenriksfart i Norge. Altså innebærer dette at for transport av varer i Norge svarer transportøren for skade og forsinkelse uten å kunne komme fri for nautisk feil og brann. Denne hovedregelen for transport i Norge må imidlertid modifiseres av bestemmelsene i kapittel 14 om befraktning. Det som overfor er sagt er reglene om ansvar for lasteskade og forsinkelse når det er utstedt konnossement etter de preceptoriske reglene om stykkgodsbefordring. Unntaket for bestemmelsen i § 276 tredje ledd finner vi i § 347 første ledd siste punktum samt § 383 første ledd tredje punktum. Bestemmelsene om at kapittel 13 får direkte virkning også der konnossement er utstedt i befraktningstilfeller gjør også unntak for virkningen av § 276 tredje ledd. Når det er snakk om konnossementsansvar under befraktning vil ikke regelen om at unntak for nautisk feil og brann ikke kommer til anvendelse for sjøfart i Norge gjelde.⁵³

3.2.2.1.3 Ansvarsbegrensning

Dersom transportøren blir holdt ansvarlig for skade eller forsinkelse på godset, og ikke kan påberope seg ansvarsfrihet for nautisk feil eller brann, så vil han likevel ha adgang til å begrense ansvaret for skade eller forsinkelse. Dette er kjent som kilo og kollo-reglene og er en ansvarsbegrensning som har lang tradisjon i både internasjonal og nasjonal godstransport til sjøs. Utgangspunktet for transportørens ansvar går imidlertid frem av § 279, som er en regel om normaltap, og hovedprinsippet er også innen transportrett så vell som etter alminnelige erstatningsrettslige prinsipper at økonomisk tap kan kreves dekket. § 279 første ledd gjør imidlertid en viktig begrensning i dette, nemlig at det i sjøloven er innført en standardisering av tapsberegningen.

⁵¹ Bull og Falkanger (2010) side 267-268

⁵² Sjøloven § 276 første ledd jf. andre ledd

⁵³ Sjøloven §§ 347 første ledd siste punktum jf. § 383 første ledd tredje punktum.

I tillegg til dette har sjøloven direkte lovfestede ansvarsbegrensninger til fordel for transportøren. Dette er kilo, og kollo-reglene som uttrykkelig slår fast at transportørens ansvar ikke kan overstige et vist beløp.⁵⁴

3.2.2.2 Ansvar ved utstedelse av sjøfraktbrev

Avslutningsvis i min redegjørelse for ansvar under deklarasjoniske og dels preseptoriske regler i sjøloven i forbindelse med ansvar for lasteskade og forsinket last finner jeg det formålstjenlig og kort presisere forholdet mellom ansvarsreglene og utstedt sjøfraktbrev dersom det utstedes sjøfraktbrev i stede for konnossement når bortfrakter pådrar seg ansvar. Reglene om utstedelse av sjøfraktbrev er regulert i sjølovens del IV kapittel 13 om stykkgodsbefordring og er et transportdokument som også kan utstedes ved linjefart. Ansvar for transportør er derfor i det vesentlige de samme ved utstedt sjøfraktbrev etter kapittel 13. Det er tilstrekkelig å vise til min redegjørelse i forrige avsnitt om ansvar ved utstedt konnossement.

4 Prinsippdiskusjon og hovedanalyse – utvalgte prinsipielle spørsmål om regressadgang i fraktavtaler

4.1 Innledende bemerkninger

Avhandlingen er begrenset til regress-spørsmål etter norsk rett for de tilfeller der bortfrakters ansvar har økt utover det som er avtalt i certepartiet. Utgangspunktet vil her som i de fleste andre tilfeller av generell og spesiell kontraktsrett være partenenes inngåelse av certeparti og innholdet i dette. Det søkes å redegjøre for om man kan trekke noen generelle linjer i norsk rett for om og hvilken grad bortfrakter har regressadgang når han har pådratt seg ansvar overfor tredjemann på grunn av at konnossementet har vilkår som påfører tyngre regulering av tredjemannsansvaret enn det underliggende certepartiet. Dette betyr at alminnelige tolkings og utfyllingsregler blir nødvendig for å kunne kartlegge hvorvidt bortfrakters ansvar øker, og som en konsekvens om det finnes hjemmel for regress.⁵⁵ Oppgaven vil i punkt 4.2 drøfte tre situasjoner der det kan bli tyngre ansvar for bortfrakter dersom det utstedes konnossement og sjøfraktbrev. Punkt 4.3 vil søke å redegjøre nærmere for regressadgangen og punkt 4.4 vil kort bemerke forholdet til sjøfraktbrevet spesielt.

⁵⁴ Bull og Falkanger (2010) side 284

⁵⁵ Stang Lund (1988) side 341

Da oppgaven primært tar stilling til reisecertepartier slik som situasjonen var i Vestkyst 1 så vil Gencon certepartiet med tilhørende Congenbill og andre standardavtaler, slik de er gjengitt i Materialsamlingen for sjørett utgitt av Sjørettsfondet i 2012, bli brukt i oppgaven.

4.2 Prinsipielle problemstillinger ved utstedt konnossement.

4.2.1 Vil bortfrakter påføres et større ansvar i gitte typetilfelle under Gencon

Vestkyst 1 dommen er et klart utgangspunkt for en vurdering av tema da dette er en av de få dommene avsagt av Høyesterett på området som klart tar stilling til det konkrete spørsmålet. Jeg vil først klarlegge de tre aktuelle typesituasjonene for å slå fast om det under noen omstendighet vil bli et større ansvar for bortfrakter enn det han opprinnelig har påtatt seg. Disse situasjonene er allerede beskrevet tidligere, men jeg gjør for oversiktens skyld kort rede for de generelle trekkene i de aktuelle situasjonene. Den første typesituasjonen er den som følger av Vestkyst 1, der det er inngått certeparti mellom befrakter og bortfrakter, og hvor befrakter får utstedt konnossement til seg. Den andre typetilfelle er der certepartiet er det underliggende forholdet mellom befrakter og bortfrakter, men der utstedt konnossement kommer på tredjemanns hånd. Sist men ikke minst vil jeg se på situasjonen der konnossement utstedes til tredjemann fra befrakter, og hvor bortfrakter er undertransportør. For å klarlegge under hvilke omstendigheter det blir et tyngre ansvar er det nødvendig å tolke de aktuelle ansvarsbestemmelsene i Gencon med tilhørende konnossement for hver av de tre tilfellene for å fastlegge bortfrakters rettslige ansvar og dets omfanget. Dersom det under noe omstendighet vil bli et økt ansvar for bortfrakter i forhold til det han har avtalt i certepartiet er det nødvendig å vurdere om det finnes regresshjemmel etter norsk rett.

4.2.1.1 Vestkyst 1 modellen

Vestkyst 1 modellen er utgangspunktet for drøfting av regressadgangen etter norsk rett. Spørsmålet blir om bortfrakter pådrar seg et større ansvar. Etter Vestkyst 1 avgjørelse, jf Rt. 1961 s.1334 gjaldt det et inngått Gencon certeparti om frakt av et parti aluminiums barrer fra Norge til England. Befrakter, Mosjøen Aluminium AS, fikk utstedt konnossement til seg og det ble overdratt til den engelske kjøperen. Grunnet manko i lasten da den kom frem til den engelske kjøperen ble bortfrakter nødt til å betale erstatning, og spørsmålet var om et regresskrav kunne rettes mot befrakter. Forutsetningen for drøftelse av Vestkyst 1 modellen er at det er snakk om fri fart, altså det er certepartiet mellom partene som regulerer ansvarsforholdet. Når det er et utstedt konnossement som overdras så er det i alminnelighet ikke snakk om fri fart i forhold til den som har ervervet konnossementet. Preseptoriske regulering vil her komme inn og bestemme omfanget av bortfrakters ansvar overfor innehaver av konnossementet.

Der konnossement utstedes til befrakter er altså utgangspunktet at vi ikke vil få et regressproblem. Når lasten blir skadet eller forsinket under reis fra laste- til lossehavn vil befrakter bare kunne gjøre lasteskadekrav eller forsinkelseskrav gjeldende mot bortfrakter når certepartiets regler tilsier det.

Utgangspunktet er at konnossementet mellom bortfrakter og befrakter fungerer som en kvittering, og mellom befrakter og bortfrakter er det således certepartiet som er bestemmende for bortfrakters ansvar overfor befrakter. Dette gjelder for både reise og tidscertepartier, med mindre noe annet er uttrykkelig avtalt.⁵⁶ I Gencon er det dessuten slått uttrykkelig fast i klausul 10 at det er Congenbill Bill of Lading som skal utstedes til befrakter. Ut fra ordlyden i certepartiet er det klart at det er dette konnossementet som kan utstedes under et Gencon og hvilket ansvar befrakter her kan ilegge bortfrakter vil derfor bero på tolking av de aktuelle bestemmelsene i certepartiet. Klausul 1 i konnossementet henviser klart til reguleringen i certepartiet. For sammenhengens skyld vil jeg først gjennomgå ansvarsreglene i Gencon da de vil være bestemmende for ansvar så lenge vi tenker oss at fri fart mellom partene. Jeg vil videre se på om ansvaret endres dersom det utstedes konnossement til befrakter.

4.2.1.1.1 Ansvarsbestemmelsene i certepartiet Gencon 1994

For å slå fast hvor vidt det vil være et tyngre ansvar for bortfrakter vil jeg først se på certepartiets bestemmelser om bortfrakters ansvar når preseptoriske regler ikke kommer til anvendelse. Regress vil ikke bli aktuelt med mindre det foreligger et tyngre ansvar for bortfrakter etter konnossementet enn det som var utgangspunktet etter certepartiet. Her må man ta høyde for at certepartiet i noen tilfeller kan forplikte bortfrakter til å utstede konnossement på nærmere angitte vilkår. Også når problemstilling skal drøftes etter preseptoriske regler vil det som utgangspunkt ligge en avtale mellom partene til grunn. For å kunne si noe om hvorvidt ansvaret øker må vi først se hen til omfanget av ansvaret etter certepartiet, og det regulerte forholdet mellom inngått certeparti og utstedt konnossement. Hvilket ansvar får bortfrakter her?

4.2.1.1.2 Gencon certeparti revisjon 1994 klausul 2

Innledningsvis vil jeg gjengi klausul 2 i Gencon certepartiet revidert i 1994 som er den versjonen jeg kommer til å bruke i avhandlingen videre. Denne klausulen statuerer reders ansvar overfor befrakter samt at det er en klar ansvarsbegrensning for bortfrakter.

⁵⁶ Michelet (1993) side 93

Klausul 2 i Gencon 1994 lyder som følgende: ”*The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager.*

And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel in loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever (min uth.).”⁵⁷

Ut fra en alminnelig språklig forståelse av kontraktsteksten her er utgangspunktet at bortfrakter bare svarer for skade som oppstår dersom skipet ikke er holdt sjødyktig og dette skyldes feil eller forsømmelse fra rederiet eller ledelse. Ansvar et etter første ledd både for feil og manglende sjødyktighet er begrenset til å gjelde en meget snever personkrets. Ordlyden peker til det som direkte kan oversettes som eier eller direktør eller leder, men det er nok grunn til å anta at bestemmelsen er ment å favne en litt videre gruppe personer.⁵⁸

Dette må klart forstås som en mye snevrere personkrets enn det som fremgår av de preseptoriske ansvarsreglene i kapittel 13 i sjøloven. Andre ledd i denne bestemmelsen fremstår som en klar begrensning i ansvaret da den fritar bortfrakter for alt ansvar for feil eller forsømmelse begått av kaptein, stevedorer eller mannskap etc. Certepartiets bestemmelse må derfor forstås slik at dersom feil eller usjødyktighet er et resultat av feil eller forsømmelse fra andre om bord på skipet enn eier og direktør, eller øvrige ledelse, så vil ikke bortfrakter få ansvar for skadet last. Dette innebærer at så lenge vi befinner oss i en situasjon der det er fri fart vil bortfrakters ansvar være veldig begrenset ut fra ansvarsbegrensningen i certepartiet sammenlignet med sjølovens preseptoriske og deklatoriske ansvarsregler. Bestemmelsen angir klart fast rammen for bortfrakters ansvar under fri fart. Dersom vi holder oss til Vestkyst 1 modellen i første omgang, og forutsetter at lasten har kommet til skade enten ved feil stuing, eller lasting, eller annet for eksempel at forskjellig last blir plassert i samme lasterom og noe av lasten skades grunnet egenskaper ved last, så vil bortfrakters ansvar etter certepartiet i utgangspunktet omfatte de tilfeller der usjødyktighet er årsaken til skaden eller at skipet ikke er tilstrekkelig bemannet, utstyrt og har nødvendig forsyninger om bord. Her må man imidlertid også ta stilling til hva som menes med usjødyktighet.

⁵⁷ Materialsamling (2012) side 137

⁵⁸ Bull og Falkanger (2010) side 346

Det er neppe nærliggende at det i certepartiet tas sikte på at ansvar bæres for alle former for usjødyktighet da klausul 2 slår fast ansvar når feil eller mangler ”to make the vessel seaworthy...(*min uth.*)” må tolkes som plikten til å holde skipet sjødyktig ved det tidspunkt det kommer til lastehavnen.⁵⁹

Dersom vi forutsetter videre at skipet er sjødyktig, både ved reisen begynnelse og under reisen, innebærer dette som utgangspunkt at bortfrakter ikke vil bli ansvarlig for skaden på lasten under reglene i certepartiet dersom den er feil stuert, skadet på grunn av behandling av skipet, navigering, brann eller andre uaktsomme handlinger fra mannskap, kaptein, stevedorer etc.

4.2.1.1.3 Congenbill Bill of Lading 2007 klausul 1 og klausul 2

Det er videre nødvendig å se på konnossementet som utstedes til befrakter. Vi forutsetter for den videre vurderingen av ansvar til bortfrakter at det er utstedt et ”rent” konnossement, altså at det ikke er noen bemerkninger i forhold til lastens beskaffenhet når den avlastes. De aktuelle bestemmelsene i Congenbill som skal utstedes etter Gencon er henholdsvis klausul 1 og 2. Klausul 1 slår fast at ”*all terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause, are herewith incorporated (min uth.)*”⁶⁰.

Dette må klart forstås som at alle bestemmelser inngått mellom partene i certepartiet er inkorporert i konnossementet. Dette innebærer da også at det i første omgang ikke vil bli noe økt ansvar for bortfrakter i tilfelle av lasteskader enn det som fremgår av certepartiet, og det begrenser seg til tilfeller der bortfrakter eller noen han svarer for i den øvre ledelse har begått feil i å ikke gjøre skipet sjødyktig. Det er kun i disse tilfellene bortfrakter er ansvarlig under certepartiet.

Den andre bestemmelsen som det er nødvendig å ta stilling til er klausul 2. Dette er en Paramount klausul som inkorporer Haag reglene, og gir dem direkte anvendelse på forholdet mellom befrakter og bortfrakter. Dette går uttrykkelig frem av klausul 2 første ledd og det følger videre av bestemmelsen at Haag reglene også skal gjelde for certepartiet dersom laste og lossehavn er i stater hvor disse reglene ikke er ratifisert. Norge har imidlertid inntatt Haag reglene i sjøloven av 1994. Ut fra dette er det nærliggende her å anta at det i alminnelighet ikke blir noe økt ansvar for bortfrakter, og således får vi heller ikke noe spørsmål om regress

⁵⁹ Bull og Falkanger (2010) siden 346

⁶⁰ Materialsamling (2012) side 118

4.2.1.2 Tilfelle der konnossementet befinner seg på tredjemanns hånd

Det andre typetilfelle der spørsmål om regress kan diskuteres er der konnossementet befinner seg på tredjemanns hånd. Enten som en konsekvens av at befrakter har overdratt konnossementet han har fått utstedt til seg, eller i de tilfeller at det er tredjemann som leverer last til bortfrakter direkte og derfor er avskiper som får utstedt konnossementet til seg direkte. Som utgangspunkt er også her certepartiet den underliggende reguleringen av forholdet. I fri fart, hvor ansvaret bortfrakter har fremgår av certepartiet, må ansvaret også klarlegges i forhold til tredjemann da certepartiet gjelder primært mellom befrakter og bortfrakter. Det neste spørsmålet blir her hvilket ansvar bortfrakter har overfor tredjemann. For å fastlegge dette spørsmålet er det også i forholdet mellom bortfrakter og tredjemann nødvendig å se hen til bestemmelsene i certepartiet og det utstedte konnossement.

Når tredjemann leverer gods som avskiper til bortfrakter direkte for transport til sjøs vil han få utstedt konnossement da han har krav på det og bortfrakter plikter å utstede det. Under reise-certeparti er det som oftest snakk om ombordkonnossement, noe som også følge av preseptorisk lovgivning på området, men som også for dette tilfelle fremgår av klausul 10 i Gencon at bortfrakter, eller kapteinen på hans vegne, skal utstede konnossement. Et vesentlig poeng i transportforholdet hvor skadekrav kommer fra tredjemann, er at tredjemann eller avskiper vanligvis ikke har noen direkte kontraktsrettslige forbindelse til bortfrakter. Avskiper har gjerne inngått avtale om frakt med befrakter, og har som sådan ingen befattning med certepartiet mellom bortfrakter og befrakter. Det er med andre ord her snakk om to forskjellige avtaleforhold. Når konnossement utstedes, eller overdras til tredjemann, vil imidlertid tredjemann som har konnossementet i hende tre inn i posisjonen og rettighetene i konnossementet. Når avskiper har levert lasten til bortfrakter for transport, og fått utstedt konnossement, oppstår spørsmålet om regress også her når lasten ankommer lossehavn, enten forsinket i forhold til avtalt leveringstid, eller er skadet eller i manko i forhold til det som opprinnelig var levert ved skipet.

Vi forutsetter i det videre at det under sjøtransport oppstår skade på lasten, eller at skipet er forsinket inn til lossehavn. Dette kan skyldes en rekke begivenheter, eksempelvis force majeure, men det forutsettes at dette ikke skyldes skipets sjødyktighet under transporten slik at vi er utenfor Gencons ansvarsbestemmelse i klausul 2. Dette da det ut fra det som er redegjort for i forrige avsnitt er klart at bortfrakter da vil ha ansvar for skaden. Når det gjelder forsinkelse så kan dette dessuten medføre at lasten skades i kraft av dens beskaffenhet, eller at den ikke kan brukes til det formålet den var tiltenkt.

Dersom vi videre forutsetter at lasten kommer frem til tredjemann som har konnossement i hende og lasten er skadet eller tapt vil lasteier kreve tapet dekket av bortfrakter i de fleste tilfeller. Lasteier vil som oftest rette krav om erstatning mot bortfrakter direkte da bortfrakter i de fleste tilfeller er den som er synlig for vareier og eier av skipet som er det objektet, i skadesituasjonen, som har direkte tilknytning til lastens forfatning. Dette er her en forutsetning for at vi i det hele tatt kan få et spørsmål om regress. Under preseptorisk lovgivning vil lasteier kunne kreve tapet dekket etter normaltapsbegrensningen. Det er i de tilfeller at bortfrakter kan bevise at skaden skyldtes nautisk feil eller brann, eller at han kan føre motbevis for at skaden er hans feil, at det ikke vil bli snakk om erstatning og da vil bortfrakter kunne bli fritatt for erstatningsansvar for lasteskaden.

4.2.1.2.1 Gencon certepartiets ansvarsbestemmelser i klausul 2

Utgangspunktet i Gencon 1994 er at det ikke uttrykkelig er tatt stilling til forholdet til tredjemann. Det er ikke uvanlig at forholdet til tredjemann ikke er eksplisitt regulert i enkelte certepartier, og i Gencon er intet unntak da det ikke er noen direkte regulering av spørsmålet om ansvar overfor tredjemann. Av Vestkyst 1 - dommen synes det likevel å ha vært en underforstått tolking av Gencon klausul 2 at den også gjelder i forhold til tredjemann.⁶¹ Så lenge vi bare snakker om forholdet til tredjemann når vi er under fri fart, altså hvor vi legger certepartiet til grunn, så vil ikke dette regulerer ansvarsansvar overfor tredjemann da klausul 2 i Gencon fastlegger ansvaret mellom partene i certepartiet, nemlig befrakter og bortfrakter. Når tredjemann, enten i kraft av å være avskiper eller tredjemann som får konnossementet overdratt til seg, vil det være konnossementet som danner kontraktsforholdet mellom bortfrakter og tredjemann. Dette forutsetter at tredjemann ikke kan identifiseres med befrakter. Dette har også betydning for bevisreglene i forhold til godtroende tredjemann.⁶² Congenbill sine bestemmelser vil derfor være bestemmende for bortfrakters ansvar.

4.2.1.2.2 Congenbill Bill of Ladings ansvarsbestemmelser

Utgangspunktet ved konnossement er at de er omsettelige dokumentet, og befrakte kan overdra det til tredjemann som erverver av lasten, eller tredjemann kan få det utstedt til seg direkte dersom han er avlaster og leverer gods til transport. I Congenbill klausul 1 er det, som jeg kommer tilbake til senere, en bestemmelse som inkorporerer certepartiets bestemmelser i konnossementet. Dette innebærer at bortfrakters ansvar overfor lasteskader som tredjemann påberoper seg som utgangspunkt må være de samme som befrakter kan kreve etter ansvars grensen i klausul 2 i certepartiet.

⁶¹ Rt 1961 s. 1334, side 1338

⁶² Bull og Falkanger (2010) side 381 flg.

Når det er snakk om det ansvaret tredjemann, enten som avskiper eller erverver av konnossementet, kan gjøre gjeldende mot bortfrakter må vi se hen til konnossementets bestemmelser om ansvar. Dette da det som nevnt er først og fremst konnossementet som danner transportavtalen mellom bortfrakter og tredjemann. Vi forutsetter for orden skyld for den videre drøftelsen at lasten kommer frem til lossehavn skadd, eller forsinket.

Congenbill klausul 1 er utgangspunktet for ansvaret til bortfrakter også overfor tredjemann. Klausul 1 er sitter under typetilfelle 1, men jeg gjengir den også her for sammenhengens skyld: *"All terms and conditions, liberties and expectations of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause, are herewith incorporated (min uth.)"*.⁶³ Altså alle bestemmelser som fremgår av certepartiet, i dette tilfelle Gencon, er inkorporert i konnossementet og gjelder også for det. Ut fra klausul 1 så kan man forstå det slik at certepartiets bestemmelse om ansvar også gjelder for tredjemann. Altså ansvarsgrensen i Gencon klausul 2 gjelder også som utgangspunkt for tredjemann. Tredjemann vil, som nevnt foran, ikke ha noen kontraktsrettslig relasjon til bortfrakter utenom konnossementet, og det at certepartiets bestemmelser da skal få direkte betydning for han må nok modifiseres av klausul 2 i Congenbill. Det har i teorien dessuten vært diskutert hvorvidt det er ønskelig med slike klausuler, om ikke annet fordi tredjemann ikke vil ha samme adgang til å sette seg inn i det underliggende certepartiet.⁶⁴

Den andre viktige bestemmelsen i Congenbill, og særlig i forhold til tredjemann, er klausul 2 som er en Paramount klausul. Klausul 2 inkorporerer Haag og Haag Visby reglene inn i kontrakten og gir dem direkte anvendelse i Congenbill konnossement. Her er det imidlertid viktig å være klar over at det må sondres mellom Haag-Visby reglene som tvingende regler og Haag-Visby reglene som kontraktsregler. Det er ikke noe i veien for at partene i et certeparti kan avtale Haag-reglene som rene kontraktsbestemmelser, uten at dette gjør dem til tvingende rett. Er det tilfelle blir det et spørsmål om hvilken kontraktsbestemmelse som har forrang dersom Haag reglene strider mot for eksempel ansvarsfraskrivelsen. I de fleste tilfeller vil imidlertid Haag-reglene være tvingende, om ikke annet fordi reglenes preseptivitet og anvendelsesområdet gjør at det ikke ofte vil være tilfelle at de ikke er tvingende og bare er alminnelige kontraktsbestemmelser.⁶⁵

Haag- og Haag Visby-reglene er inntatt i den norske sjøloven kapittel 13 og det betyr at sjølovens ansvarsbestemmelser vil komme til direkte anvendelse mellom bortfrakter og tredjemann når konnossementet innehar en klar henvisning til disse reglene.

⁶³ Materialsamling (2012) side 118

⁶⁴ Bull og Falkanger (2010) side 381-383

⁶⁵ Sjøloven § 252 andre ledd jf § 254

Tredjemann kan påberope seg disse ansvarsreglene. Dette gjør at så lenge det er utstedt konnossement så vil reglene i sjøloven være preseptoriske overfor bortfrakter og han svarer da for det ansvar han pålegges etter kapittel 13. Dette fremgår av første ledd i klausul 2.⁶⁶ Dette innebærer at sjølovens kapittel 13, og bestemmelsene om ansvar, ansvarsgrenser, unntak for nautisk feil og brann samt normaltapsreglene får direkte anvendelse på bortfrakters ansvar for lasteskade og forsinkelse når konnossementet befinner seg på tredjemanns hånd.

Det betyr at i stedet for å svare for tap eller skade på last som skyldes feil fra rederiet i å holde skipet sjødyktig, så svarer nå bortfrakter for all skade og forsinkelse som ikke kan tilbakeføres til nautiske feil i behandling av skipet eller brann om bord med mindre han kan exculpere seg. Her er det imidlertid viktig å huske at dersom konnossementet er overdratt til en godtroende erverver så vil det ikke være adgang til motbevis overfor det som står i konnossementet.⁶⁷ Et slikt ansvar overfor tredjemann følger ikke av certepartiet, og vil i så måte innebære at bortfrakters ansvar blir tyngre enn det han i utgangspunktet har kontrahert på. Bortfrakter har bare avtalt å påta seg ansvar overfor befrakter som medkontrahent, ikke for tilsvarende ansvar overfor tredjemenn.

4.2.1.3 Bortfrakters ansvar dersom han er undertransportør

Den tredje og siste situasjonen der man må se på om bortfrakters ansvar øker er der bortfrakter fungerer som undertransportør og befrakter er den som avgir transportløfte til tredjemann. Her er det befrakter som er kontraherende transportør og utsteder konnossement til tredjemann. Her er det viktig å være klar over at utgangspunktet for dette tilfelle er at den som avgir transportløfte til tredjemann, nemlig befrakter, er den som skal utføre transporten. Det er ikke det samme som at det på det tidspunkt transportløfte avgis ikke allerede kan være klart for begge parter at det vil bli benyttet undertransportør og at dette er etter avtale. Sist men ikke minst vil det i (B)s kontrakt (C) ofte være inntatt såkalte liberty-clauses som gir kontraherende transportør rett til å benytte seg av undertransportører⁶⁸. Foreligger slik adgang i avtalen mellom (B) og (C), kan (B) benytte (A) til å utføre transporten.

For den videre redegjørelse av ansvarsomfanget til bortfrakter (A) her kan vi imidlertid forutsette at det er særlig avtalt i kontrakten mellom (B) og (C) at det skal være adgang til å benytte undertransportør for godstransport. For den videre fremstillingen forutsettes det også at undertransportør her skal frakte godset fra X til Y og at han ikke bare er ansvarlig for deler av transportstrekningen, men hele.

⁶⁶ Materialsamling i sjørett (2012) side 118

⁶⁷ Bull og Falkanger (2010) side 381

⁶⁸ Bull og Falkanger (2010) side 323-324

Det er videre en forutsetning at transporten foregår med skip og ikke ved andre kombinerte transportmidler uten at jeg går nærmere inn på dette alternativet.

Vi kan tenke oss tilfelle der befrakter (B) har avgitt transportløfte til lasteeier (C) om å frakte gods. Vi kan videre forutsette at befrakter (B) som kontraherende transportør utsteder konnossement til (C) i henhold til det underliggende certepartiet Gencon klausul 10 som er inngått med bortfrakter (A) som her blir utførende transportør.

Når bortfrakter (A) skal transportere lasten som undertransportør, kan vi forutsette videre at lasten også her ankommer lossehavn enten skadet eller forsinket. Tredjemann (C) som er lasteeier vil kreve skaden dekket av den som har utført transporten da det er her skaden har oppstått. Spørsmålet blir videre om det blir større ansvar her for (A) som utførende undertransportør overfor (C) enn det han har påtatt seg etter det underliggende certepartiet med befrakter (B).

Det er to situasjoner hvor det kan bli spørsmål om at undertransportør kan kreve regress. Utgangspunktet her er imidlertid at vi først må se på hvem som har signert og utstedt konnossementet og for hvem er dette gjort. Vi kan tenke oss en linje, der linjeoperatør har for lite tonnasje og inngår et certeparti med et rederi for å skaffe mer kapasitet. I den første regress-situasjonen kan vi se for oss at kapteinen har utstedt konnossement på vegne av bortfrakter (A), som her er utførende transportør. Befrakter (B), som er kontraherende transportør vil være den som har inngått avtale om transport av last med tredjemann (C), og vil overfor han være bortfrakter. Dersom lasten kommer frem til lossehavn skadet eller forsinket slik at tredjemann her vil kreve erstatning, så er det kontraherende transportør (B) som til slutt vil være nødt til å betale erstatning under ansvaret han har for utførende transportør og fordi (B) har avgitt transportløfte direkte til (C). Dersom utførende transportør (A) her har måtte betale for lasteskader under henvisning til tyngre ansvarsregler enn det han har påtatt seg å hefte for i certepartiet så vil dette i realiteten innebære et økt ansvar. Det første spørsmålet blir derfor om bortfrakter (A) kan kreve regress for tapet han har dekket av befrakter (B) under Gencon. Det neste tilfelle vi kan tenke oss er der konnossement er utstedt til tredjemann av kapteinen på vegne av kontraherende transportør, altså befrakter (B).

Dersom lasten i dette tilfelle kommer frem til lossehavn skadd eller forsinket så vil kontraherende transportør (B) her måtte betale lasteskadekravet fra tredjemann (C) i henhold til konnossementet. Her kan vi også få et spørsmål om regress ut fra det underliggende certepartiet dersom befrakter (B) holder bortfrakter (A) ansvarlig for erstatningen under henvisning til at transporten ikke er kontraktsmessig utført.

Etter sjølovens § 285 er utgangspunktet etter første ledd at kontraherende transportør (B) ansvaret også for skade som oppstår når han benytter seg av (A) som utførende transportør. Det må her tas forbehold om § 285 andre ledd hvor undertransportør kan bli holdt ansvarlig dersom han er navngitt. Det fremgår videre av § 286 at undertransportøren kan gjøres ansvarlig etter de samme reglene i kapittel 13 som kontraherende transportør.⁶⁹ Dette blir med andre ord et slags kontraktsansvar for (A) selv om han ikke har inngått noen direkte avtale med (C) om transport. Ut fra dette er det rimelig å komme til at ansvaret for (A) blir større dersom han holdes ansvarlig for lasteskade etter reglene i sjøloven i motsetning til det ansvaret han har påtatt seg i certepartiet med (B).

4.3 Hvis bortfrakter pålegges strengere ansvar, er det hjemmel for regress i norsk rett?

4.3.1 Innledende bemerkninger

Ut fra det som tidligere er drøftet er det klart at bare for de tilfeller at ansvaret øker for bortfrakter vil det bli spørsmål om regress. Den neste problemstillingen blir om det finnes hjemmel for slik regress, og hvilken adgang slik hjemmel gir. For å klargjøre dette er det nødvendig å se hen til om slik hjemmel finnes i norsk lov, kontrakt eller alminnelige rettsgrunnsetninger. I alminnelig obligasjonsrett er det som tidligere nevnt M/S Marlin dommen som er utgangspunktet for spørsmålet om regress.⁷⁰ Det må imidlertid stilles spørsmålsteget ved om betegnelsen forpliktelse er dekkende for vår situasjon, da det her er snakk om et tyngre ansvar heller enn at bortfrakter har dekket befraktes forpliktelser. Et vesentlig poeng er at det må kunne stilles krav om særskilt hjemmel for å avskjære regress. Dette må man også kunne legge til grunn for spørsmålet om regress under befraktning.

Et annet viktig moment i vurderingen av regress er voldgiftsavgjørelsen Jobst Oldendorff, som i betydelig grad åpner for at det er rom i norsk rett for å tilkjenne bortfrakter regressadgang. Dette til tross så har vi en avgjørelse fra Høyesterett som går i motsatt retning. På bakgrunn av Vestkyst 1 og Jobst Oldendorff synes det nødvendig å redegjøre for om det er adgang til å kreve regress fra befrakter etter preseptoriske norske regler, under forutsetning av at ansvaret øker for bortfrakter. Det er i det videre nødvendig med en inngående analyse av begge rettsavgjørelser, og Jobst Oldendorff vil bli presentert nærmere senere i analysen.

⁶⁹ Sjøloven § 285 første og andre ledd jf. § 286.

⁷⁰ Rt 1997 s. 1027

4.3.2 Regresshjemmel og regressadgang i befraktning

4.3.2.1 Gencon 1994 klausul 10

Den klausulen i Gencon certepartiet som er av betydning for spørsmålet om bortfrakters ansvar for lasten, og en eventuell regressadgang dersom hans ansvar øker, er klausul nummer 10. Her er det viktig å bemerke at denne bestemmelsen har kommet til i certepartiet i senere tid, og er ny i forhold til Gencon certepartiet i Vestkyst 1 saken.

Denne har følgende bestemmelser om certepartiets forhold til konnossementet *"Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the "Congenbill" Bill of Lading form, Edition 1994, without prejudice to this Charter Party, or by the Owners' agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Party (min uth.)."*⁷¹

Klausul 10 andre punktum slår som utgangspunkt klart fast at *"the Charterer shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Part (min uth.)."*⁷² Dette må ut fra en naturlig språklig forståelse være et uttrykk for at befrakter eller Charterer skal holde Owners eller bortfrakter skadesløs. Andre ledd i klausul 10 slår nokså klart fast at befrakter skal indemnify for alt ansvar som går utover det som bortfrakter har påtatt seg.

Med skadesløs må vi forstå det slik at det menes at bortfrakter ikke skal belastes for ekstra kostnader og ansvar som måtte oppstå under transport, og at dersom det oppstår skal disse skal bæres av befrakter dersom de går lengre enn det bortfrakter har påtatt seg å svare for under certepartiet. Ut fra omfanget av plikten til å holde bortfrakteren skadesløs som etter klausul 10 er fastsatt, er det nærliggende å forstå dette begrepet som at bortfrakter skal holdes skadesløs for alt ansvar eller ekstra forpliktelser han påføres utover det som går frem av ansvars grensen i klausul 2.

⁷¹ Materialsamling (2012) klausul 10 side 138

⁷² Materialsamling (2012) klausul 10 side 138

Høyesterettsdommer Alten fremholdt allerede i 1938 at utgangspunktet måtte være at utferdiget konnossement som avviker fra certepartiet innebærer at bortfrakter skal holdes skadesløs, i henhold til lovgivningen på området på den tiden. Dette taler for at man også må kunne forstå klausul 10 dit hen.⁷³

Det er også i forhold til Gencon klausul 10 viktig å påpeke at klausulens referanse til at konnossement skal utstedes as presented og without prejudice to this charterparty bør forstås som at riktignok har bortfrakter påtatt seg de betingelser som fremgår av konnossementet overfor tredjemann, men han har heller ikke fraskrevet seg ansvarsfraskrivelsen under certepartiet. Jantzen viser til at den gamle sjølovens § 95 tredje ledd måtte forstås slik at når konnossement er utstedt as presented så burde bortfrakter ha regress om det medførte større forpliktelser enten det var særskilt avtalt eller ikke.⁷⁴

Et annet moment som taler for denne forståelsen er at i de fleste certepartier så er det en klar ansvars- og risikofordeling mellom partene, også i forhold til hvem som skal dekke hvilke utgifter som kan oppstå, for eksempel etterfylling av bunkers, og det synes overflødig å ha en klausul som slår fast at befrakter skal holde bortfrakter skadesløs for slike ekstra utgifter hvis dette er regulert av certepartiet. Det er derfor nærliggende å slutte ut fra ordlyden i klausul 10 at plikten til å holde bortfrakter skadesløs omfatter kostnader som påløper utover den bortfrakter har påtatt seg etter certepartiet.⁷⁵ Ut fra det som så langt er sagt fremstår problemet om regress som et spørsmål om hvilken kontraktsklausul som har forrang. Er det klausul 10 andre ledd som skal gå foran slik at befrakter skal være ansvarlig for å holde bortfrakter skadesløs sammen med klausul 2 som tilsier regress fordi bortfrakter kun svarer for det ansvar han uttrykkelig har påtatt seg i certepartiet, eller er det slik at bortfrakter er forpliktet til å betale også for økt ansvar for lasteskader og forsinkelse etter de preseptoriske reglene fordi certepartiet pålegger han å utstede konnossement som innehar disse reglene. Et annet spørsmål er om klausul 2 i Gencon, som fritar bortfrakter fra alt ansvar utenom det som fremgår av bestemmelsen, kan tolkes slik at han kan kreve regress for alt ansvar han pådrar seg senere som han da har fraskrevet seg? Dette synes å ha vært noe av tematikken i Vestkyst 1 saken.

Når det kommer til rekkevidden av ansvarsfraskrivelsesklausulen i Gencon har det fra flere hold vært argumentert for at dette tjener en funksjon som skjold for bortfrakter, men det har vært diskutert hvorvidt klausul 2 kan tolkes som en regresshemmel i tillegg, altså som et sverd.

⁷³ Alten (1938) side 498

⁷⁴ Jantzen (1952) side 150

⁷⁵ Materialsamling (2012) klausul 10 side 138

Krüger peker her blant annet på at hvorvidt ansvarsfraskrivelsen skal ha en regressfunksjon må bero på en konkret tolking, men at dersom det ikke finnes spesialreguleringer om dette i certepartiet så er det tvilsomt at man kan tillegge det en slik funksjon.⁷⁶ Man kan også spørre om denne forståelsen av bestemmelsen kan brukes som tolkingsmoment i favør av regress etter klausul 10 og at det er dette som faktisk ligger i befrakters ansvar for skadesløsholdelse. Håkon Stang Lund har tatt til ordet for at nettopp på grunn av funksjonsfordelingen mellom partene som fremgår av certepartiet så kan man tolke ansvarsfraskrivelsen slik at den gir holdpunkter for regress da den gir uttrykk for partenes intensjoner om ansvarsfordelingen dem imellom⁷⁷.

Til dette kan man dessuten påpeke at dersom ansvarsbegrensningen i klausul 2 første ledd i den gamle versjonen av certepartiet bare skal fungere som et skjold for bortfrakter, og ikke et sverd, så synes bestemmelsen å bli noe illusorisk. Dersom bortfrakter skal kunne begrense sitt ansvar, men likevel ikke kunne kreve regress når han må betale mer enn det ansvare han opprinnelig har påtatt seg så synes både ansvarsgrensen og klausul 10 å være verdiløs. Jens Vogt Eriksen har i sin artikkel fra 1980 også påpekt dette etter en nøye gjennomgang av så vel Vestkyst 1 som Jobst Oldendorff, og peker dessuten på et par momenter som trekker i motsatt retning av denne forståelse. Vogt Eriksen viser til at dersom man skulle tilkjenne bortfrakter eller reder regress så er det en del viktige tolkingsmomenter i det underliggende certepartiet som taler mot slik regressadgang.

For det første poengterer han det som taler mot å tillegge klausul 2 hjemmel som regress, er at ansvarsfraskrivelse skal tolkes strengt. Man kan forstå det slik at ved å bruke klausul ikke bare som skjold men også som sverd, så vil dette være å tolke klausul 2 utvidet, noe som ikke er i samsvar med tolkingspraksis for slike bestemmelser. Vogt Eriksen peker videre på et poeng som også kom frem av Jobst Oldendorff og vurderingen av Vestkyst 1 hos voldgiftsretten, nemlig at dersom bortfrakter ønsker at ansvarsfraskrivelsen også skal gi han regressadgang så bør dette fremkomme tydelig av certepartiet⁷⁸. Vogt Eriksen peker på at dette er noen av de sterkeste momentene som taler mot at man tolker inn regressadgang i certepartiet.

Han viser dessuten til et annet viktig poeng i forhold til Høyesteretts begrunnelse i Vestkyst 1, nemlig om man skal forstå dommen slik at Høyesterett mener at regress må være uttrykkelig avtalt i alle tilfeller under certepartier, også der det økte ansvaret skyldes utlegg for tap av liv eller personskade som var tilfelle i Jobst Oldendorff?

⁷⁶ Krüger (1984) side 295-296

⁷⁷ Stang Lund (1988) side 342

⁷⁸ Vogt Eriksen (1980) side 21-22

4.3.2.2 Lov og forarbeider

Sjøloven av 1994 og dens kapittel om godsbefordring er revidert flere ganger gjennom årene, blant annet ved inkorporering av Haag-reglene i 1930 og Haag-Visby reglene. NOU 1993:36 gjorde en utredning av de preseptoriske befraktningsreglene i loven etter vedtakelsen av Hamburg-reglene i 1978.⁷⁹ Sjølovens § 338 tredje ledd har en direkte bestemmelse vedrørende befrakters ansvar overfor bortfrakter ved utstedt konnossement. Tredje ledd slår fast at befrakter skal holde bortfrakter skadesløs hvis konnossementet medfører tyngre ansvar enn etter konnossementet. Her må det påpekes at tredje ledd i denne bestemmelsen må forstås som at den gjelder så lenge det er utstedt konnossement for reisen, og er ikke begrenset til ombordkonnossement. Dette går blant annet frem av sjølovens forarbeider under sjølovskomiteens redegjørelse for av § 338 som i NOU 1993:36 er nummerert som § 329. Det vises her både til § 95 fjerde ledd og § 139 jf. § 141 i den gamle sjøloven og forståelsen av disse i forhold til regress-spørsmålet under både tids- og reisebefraktning.⁸⁰

Spørsmålet er så hva som kan forstås med bestemmelsens henvisning til skadesløs og økt ansvar i denne sammenhengen. § 338 gir ikke noen nærmere anvisning på hva som menes med skadesløs og økt ansvar, og fastsetter heller ikke noen nærmere begrensninger. Med begrepet skadesløs er den naturlige språklige forståelsen av begrepet at en part skal belastes med konsekvensene av at noe inntreffer.

Som det klare utgangspunkt må man derfor kunne anta at når bestemmelsen fastslår at bortfrakter skal holdes skadesløs for økt ansvar som må dette forstås som alle typer ansvar. Ordlyden i § 338 tredje ledd taler i seg selv for at når det kommer til reisebefraktning så gjelder det en lovfestet regressadgang når bortfrakter pådrar seg et tyngende ansvar på grunn av konnossementet. Lovens forarbeider på området, NOU 1993:36, tar heller ikke i stor grad stilling til spørsmålet om regress. I NOUen vurderes spørsmålet kort i redegjørelsen for § 329. I redegjørelsen av daværende bestemmelse nøyter sjølovskomiteen seg med å stadfeste at denne bestemmelsen er i samsvar med den gamle sjøloven og at bortfrakter har en regressadgang for de tilfeller der konnossementet utstedes med vilkår som gir tyngre ansvar for bortfrakter enn certepartiet som medfører større ansvar for bortfrakter.⁸¹ Det presiseres imidlertid i forarbeidene at det er bare økt ansvar som følger av andre vilkår i konnossementet enn i certepartiet som gir adgang for regress og ikke ansvarsøkning etter preseptorisk lovgivning.

⁷⁹ NOU 1993:36 side 5

⁸⁰ NOU 1993:36 side 68 og 80

⁸¹ NOU 1993:36 side 68

Sjølovskomiteen viser utover dette kun til Høyesteretts avgjørelse i Vestkyst 1 og Jobst Ollendorff, og premissene i disse to sakene og det tyder på at utvalget har ment å kodifisere resultatene her, og at dette må legges til grunn når man vurderer regress.⁸²

4.3.2.3 Rettspraksis som direkte behandler spørsmålet.

4.3.2.3.1 Analyse av høyesterettsdom Vestkyst 1 Rt. 1961 s. 1334

Spørsmålet om regress mellom befrakter og bortfrakter ble behandlet i Høyesterett og er kjent som Vestkyst 1 saken. Spørsmålet som var oppe til vurdering for retten var om bortfrakter kunne kreve regress fra befrakter for erstatning han hadde betalt grunnet manglende aluminiumsbarer i et parti som ble fraktet fra Mosjøen til Whitehaven England.⁸³ Fraktavtalen ble inngått under reisecertepartiet Gencon og det ble utstedt konnossement til Mosjøen Aluminium, som de senere overdro til den engelske kjøperen. Bortfrakter Johan Aronsen måtte betale erstatning til kjøper for de manglende aluminiumsbarrer og søkte regress for dette hos befrakter Mosjøen Aluminium AS under henvisning til sjølovens § 95 og daværende Gencon klausul 2 og 9.⁸⁴ Mosjøen Aluminium ble i tingretten dømt til å betale regresskravet fra bortfrakter Johan Aronsen og anket spørsmålet til Høyesterett. Høyesterett skulle her ta stilling til om det var grunnlag for et slikt regressansvar i situasjoner der konnossementet inneholder andre vilkår for ansvar enn certepartiet, og der bortfrakters ansvar etter kontrakten blir betydelig endret.

Befrakter, Mosjøen Aluminium AS, påanket tingrettens dom under henvisning til feil rettsanvendelse. Mosjøen Aluminium AS gjorde i det vesentlige gjeldende at til tross for at klausul 2 i Gencon certepartiet hjemlet en ansvarsfraskrivelse for bortfrakter som går mye lengre enn sjølovens regler, er det ikke en klar regresshjemmel. Befrakter har videre anført at en eventuell regresshjemmel måtte vært uttrykkelig avtalt og at konnossementet her var utstedt i samsvarende med certepartiet slik at det ikke forelå noe økt ansvar.⁸⁵

Bortfrakter, Johan Aronsen, har anført at slik regresshjemmel følger av både fraktavtalen og sjøloven. Bortfrakter hevder at han her har blitt påført et ansvar som går lengre enn det han skulle hatt etter certepartiet og at som en konsekvens av dette må ansvarsfraskrivelsen suppleres med en regresshjemmel for ikke å bli illusorisk.

⁸² NOU 1993:36 side 68

⁸³ Rt.1961 s. 1334, side 1340

⁸⁴ Rt. 1961 s. 1334, side 1334

⁸⁵ Rt. 1961 s. 1334, side 1335-1336

Bortfrakter har også vist til sjølovens § 95 tredje ledd til støtte for sitt regresskrav og mener at bestemmelsen gir slik hjemmel for at reder skal holdes skadesløs når ansvaret øker utover det avtalte certepartiet.⁸⁶

Høyesterett kom frem til at det ikke forelå regresshjemmel for bortfrakter og Mosjøen Aluminium AS ble frifunnet. Dette ble enstemmig vedtatt. Førstvoterende sluttet seg til tingrettens mindretall og kom til at det ikke forelå klar regresshjemmel i dette tilfelle da det ikke var snakk om at ansvaret for bortfrakter var blitt endret som følge av utstedelse av konnossement, men heller at det var blitt tyngre som følge av preseptoriske regler.

Førstvoterende, dommer Leivestad, starter med å stadfeste at han slutter seg til mindretallet i tingretten og hans domsgrunner. Som tidligere nevnt kommer en enstemmig høyesterett frem til at befrakter må frifinnes for regressansvaret og at det ikke foreligger hjemmel for slikt ansvar i denne saken. Høyesterett la dette til grunn etter en samlet vurdering av skadesløsklausuler i det aktuelle certepartiet og tolking av aktuelle bestemmelser i sjøloven. Det går frem av premissene at retten ikke utelukker at et slikt regressansvar generelt kan forekomme, men at i denne saken finner de ikke at slik hjemmel foreligger.⁸⁷ Retten legger vekt for det første på fravær av klar og tydelig regressforbehold i Gencon certepartiets klausul 2 og 9. Retten tolker bestemmelsen i klausul 9 snevert her og kommer til at det kun er tatt forbehold om skadesløsholdelse for de tilfeller hvor konnossementet utstedes med lavere frakt enn det som er avtalt i certepartiet, og at det er for disse tilfellene skadesløsforsikringen primært gjelder.⁸⁸ Det foreligger, etter Høyesteretts mening, ikke noe klart regressforbehold. Retten legger videre til grunn at fordi ansvarsfraskrivelsen i Gencon certepartiet rekker lengre i å frita bortfrakter fra ansvar han ville hatt etter både Haag reglene og sjøloven, må bestemmelsen tolkes strengt. Det kan ikke tolkes inn en slik regresshjemmel uten uttrykkelig støtte i ordlyden og retten finner at et slikt forbehold ikke kan innfortolkes.⁸⁹ Et annet tolkingsmoment som retten tar i betraktning til støtte for at regresshjemmel ikke kan innfortolkes i Gencon certepartiet er nettopp at denne standardkontrakten er meget gammel og at den aktuelle situasjonen ikke sjelden ville ha oppstått i praksis. Dersom det var meningen at bestemmelsen skulle ha en regressadgang så ville nok et slikt forbehold vært tatt inn i bestemmelsen. Retten finner dessuten støtte i at det ikke er praksis ved bruk av certepartiet verken i Norge eller andre land at det skal foreligge regresshjemmel, noe som også juridisk litteratur på området fremholder. Dette trekker ifølge høyesterett i retning av at regressforbehold må være uttrykkelig avtalt og at det ikke er grunnlag i rettskildene for å innfortolke en slik hjemmel.

⁸⁶ Rt. 1961 s. 1334, side 1337

⁸⁷ Rt. 1961 s. 1334, side 1338.

⁸⁸ Rt 1961 s. 1334, side 1337

⁸⁹ Rt 1961 s.1334, side 1338 tredje avsnitt.

Et annet viktig moment i vurdering er rettens stilling til sjølovens § 95 tredje ledd. I sin vurdering av bestemmelsen påpeker retten en sontring som synes å være vesentlig for resultatet, nemlig at økt ansvar i denne saken er en følge av preseptoriske regler i konnossementsloven, og ikke at det er inntatt andre vilkår i konnossementet i forhold til det opprinnelige certepartiet. Det er på bakgrunn av denne distinksjonen at retten kommer til at heller ikke § 95 tredje ledd gir noe hjemmel for regress.⁹⁰

Høyesterett tolker ordlyden i § 95 tredje ledd i lys av overnevnte distinksjon og kommer til at da dette ikke er analoge forhold så kan ikke skadesløshjemmelen i § 95 tredje ledd anvendes på dette tilfelle, nemlig der konnossementslovens preseptoriske bestemmelser medfører økt ansvar. Retten begrunner sitt standpunkt til at det ikke er snakk om samme forhold og at ansvar for bortfrakter etter konnossement loven bør være kjent for ham.

Retten finner også støtte for sin tolking av § 95 tredje ledd i lovens forarbeider hvor det klart går frem at bestemmelsen ikke er ment å forstås slik at den gjelder for tilfeller som i denne saken. Retten går så langt som å fastslå at uttalelser i forarbeidene er avgjørende for forståelsen og legger stor vekt på lovgivers mening ved tolking av bestemmelsen. Teori på området er også et tolkingsmoment som er tatt med til støtte for at slik regresshjemmel ikke foreligger uten uttrykkelig avtale om det i dette tilfelle.⁹¹ Som utgangspunkt trekket Rt 1961 s.1334 i retning av at bortfrakter ikke kan kreve regress av befrafter med mindre det foreligger særskilt hjemmel. Dommen taler for at det skal klare holdepunkter til for å kunne kreve regress og sier at dette som utgangspunkt bør være avtalt mellom partene. I Vestkyst 1 saken var deler av begrunnelsen for at regress ikke ble tilkjent fordi ansvaret økte grunnet preseptoriske regler. Deler av begrunnelsen var dessuten at utstedelse av konnossement er pålagt bortfrakter og at pliktene som følger av dette er klare for partene.

På den ene siden kan man argumentere for at det burde være mulighet for bortfrakter til å kreve regress nettopp fordi bortfrakter er pliktig til å utstede konnossement, og således ikke kan unngå ansvaret det medfører. På den andre siden kan man ta nettopp bortfrakters plikt til å utstede konnossement til inntekt for at siden bortfrakter er klar over ansvar som kan følge med konnossementet han utsteder så bør han ikke kunne kreve regress da han er kjent med risikoen. Til dette må man også påpeke at det er et forsikringsmoment i dette, nemlig det faktum at bortfrakter i alle tilfeller vil ha P&I forsikring som dekker de utgifter bortfrakter pådrar seg som følge av å måtte betale erstatning eller andre utgifter grunnet økt ansvar.

⁹⁰ Rt. 1961 s. 1334, side 1339

⁹¹ Rt 1961 s. 1334, side 1339

Dette er også praksis for befrakter, noe som blant annet er uttrykkelig påpekt av Jens Vogt Eriksen og hvor befrakter i de fleste tilfeller også vil ha en ansvarsforsikring som dekker kostnader han pådrar seg ved et regressoppgjør.⁹² Til syvende og sist vil spørsmålet bli om hvilken forsikringsassurandør som skal dekke hva. Således kan man si at det ikke er nødvendig med regress for bortfrakter da det endelige oppgjøret bæres av forsikringen.⁹³ På den annen side så kan man også påpeke at nettopp fordi kostnaden ved et eventuelt regressoppgjør til slutt vil havne hos befrakters ansvarsforsikring så vil det ikke være noe i veien for at han kan pålegges å holde bortfrakter skadesløs.

Et annet moment man kan påpeke i forhold til nettopp dette er parallellen til det som i off shore virksomhet er kjent som knock for knock systemet. Her vil tapet bæres der det faller, noe som innebærer at partene selv må dekke sine tap dersom de påføres dem og de er her som utgangspunkt avskåret fra å kreve regress av motparten. Dette er praksis i sjøtransport som foregår på oljefelt da det her er knyttet særlig utfordringer til transporten og dette systemet skaper en nødvendig forutsigbarhet mellom partene. Man kan spørre om hensynene og argumentene bak dette systemet kan overføres til vårt spørsmål, nemlig regress for bortfrakter. Man kan si at ved å overføre argumentene for knock for knock på regress-spørsmål under tradisjonell certepartifart vil man kunne bringer inn et element av forutsigbarhet også i forhold til fordeling av ansvar overfor tredjemann. Parallellen til dette systemet er således et argument som trekker i retning av at for å opprettholde forutsigbarhet og klarhet i kontraktsforholdet bør ikke ansvarsdelingen mellom partene forstyrres av regress-spørsmål.

Forutsigbarhet mellom partene kan imidlertid også oppnås dersom partene er inneforstått med at regress er mulig, nemlig fordi at ansvarsdelingen forrykkes når den ene må bære mer ansvar enn opprinnelig avtalt. Motstykke til dette er at det er ulike forutsetninger for stabilitet og langvarig samarbeid knyttet til offshore til sammenligning med for eksempel et reisecerteparti som i prinsippet er knyttet til en enkeltstående reise.⁹⁴

Høyesterett legger ikke lite vekt på praksis i slike kontraktsforhold og også parenes mulighet til å dekke sitt eventuelle ansvar gjennom forsikringer. At dommen er en viktig rettskilde på området synes klart i kraft av at dommen er enstemmig avgjort og retten har i sine premisser gjennomgått autoritative kilder på området. Det kan likevel være grunn til å vurdere rekkevidden av avgjørelsen.

⁹² Vogt Eriksen (1980) side 5

⁹³ Stang Lund (1988) side 342

⁹⁴ Stang Lund (1988) side 342

Man må imidlertid ta forbehold om at Høyesterett sonderer mellom situasjoner der økt ansvar for bortfrakter er et resultat av utstedt konnossement som inkorporerer preseptoriske regler, i motsetning til tilfeller der økt ansvar er en følge av at konnossementet i seg selv inneholder andre vilkår enn certepartiet men som ikke faller inn under preseptoriske regler, eller er en følge av for eksempel lignende tilfeller som i Jobst Oldendorff. Da det ikke er kommet senere avgjørelser fra høyesterett som endrer rettstilstanden må man legge ikke ubetydelig vekt på avgjørelsen som gjeldende rett på området.

En viktig side ved dommen er at den ikke avskriver muligheten for regress i de tilfeller der det er andre vilkår i konnossementet enn i selve certepartiet som gir et videre ansvar for bortfrakter enn det han hadde grunn til å regne med. Da snakker vi om vilkår i konnossementet som ikke svarer til preseptoriske regler.

Retten påpeker uttrykkelig at slike tilfeller kan være situasjoner som bortfrakter er uviten om og at regressansvar her kan bli aktuelt mot befrakter.⁹⁵ Spørsmålet blir i så fall hvilke tilfeller retten da sikter til? Situasjonen i Jobst Oldendorff avgjørelsen er nok et eksempel på en slik situasjon. Bortfrakter hadde pådratt seg utgifter etter en avgjørelse i en amerikansk domstol hvor rederiet var dømt til å betale erstatning for personskader etter at de var dømt for å ha opptrådt uaktsomt og ilagt ansvar. Her er det nødvendig å påpeke at resultatet i Jobst Oldendorff, som jeg kommer tilbake til, var fundert på at det var en avtalt funksjonsdeling mellom partene, der befrakter var ansvarlig for lossearbeiderne. Man kan tenke seg tilfeller der konnossementet utstedes med vilkår som pålegger bortfrakter ansvar eller risiko som et annerledes avtalt mellom han og befrakter i certepartiet, eller som strider mot ansvars og funksjonsfordelingen mellom partene. Dommen kan altså tas til inntekt for at det er regressadgang for bortfrakter dersom det dreier seg om overnevnte situasjon der konnossement pålegger et tyngre ansvar.⁹⁶

4.3.2.3.2 Analyse av voldgiftsdommen Jobs Oldendorff ND 1979 364 NV

Spørsmålet om regress under tidscertepartiet Produce var oppe til vurdering i voldegiftsdommen Jobst Oldendorff. Spørsmålet var om tidsbortfrakter kunne kreve regress av tidsbefrakter under Produce for erstatning betalt til havnearbeider Lopez, for skade han var påført under lasting/lossing grunnet en feil begått av kranfører da lasten om bord Jobst Oldendorff ble losset i Stapleton 21. oktober 1968 i USA.

⁹⁵ Rt 1961 s. 1334, side 1339

⁹⁶ ND 1978 s. 96

Spørsmålet som var oppe til vurdering for voldegiftsdomstolen var hvorvidt det forelå regressadgang fra rederiet Oldendorff mot befrakter Wilson. Voldgiftsdommer Sjur Brækhus slår innledningsvis fast at det er på det rene at ansvar for alle kostnader i forbindelse med lossing av skipet i havn påfaller befrakter under Produce certepartiet, og til tross for at bortfrakter under amerikansk rett har et objektivt ansvar for erstatning for skade under lossing, blir spørsmålet likevel om man finner grunnlag for regress mellom befrakter og bortfrakter etter Produce.⁹⁷

Brækhus slår videre fast at bortfrakters ansvar for å betale erstatning etter amerikansk rett til Lopez ikke har noen betydning for det innbyrdes regress-spørsmålet mellom rederiet Oldendorff som bortfrakter og Wilson som befrakter. Det er, ifølge Brækhus, på det rene at spørsmålet om regress må løses på bakgrunn av kontraktsforholdet mellom befrakter og bortfrakter, og dersom det er nødvendig må alminnelige kontraktsrettslige prinsipper komme til anvendelse. I dommens premisser fremgår det at det ikke er nødvendig med eksplisitte bestemmelser i kontrakten for regress, men det kan heller ikke foreligge bestemmelser som klart ekskluderer en potensiell regressadgang.⁹⁸ Et annet vesentlig poeng i avgjørelsen er forholdet til Vestkyst 1 dommen. Professor Brækhus slår fast at man ikke kan trekke noen klare slutninger fra denne dommen med tanke på regressadgangen mellom befrakter og bortfrakter fordi denne dommen tolker en bestemt klausul i et reisecerteparti og hvor Haag reglene kommer til direkte anvendelse på det utstedte konnossementet. På bakgrunn av dette mener Brækhus at man ikke kan trekke noen slutninger for certeparti saker. Av betydning som moment i vurderingen er dessuten partsstillingen i Vestkyst 1-dommen. Dette var et CIF kjøp der befrakter også var lasteeier før konnossementet ble overdratt til den engelske kjøperen. Et annet resultat enn det som ble av sagt av Høyesterett ville være underlig ut fra Haag-reglene da det er lasteeiers interesse i å få erstatning som Haag-reglene primært skal ivareta.⁹⁹ Brækhus slår videre fast at for den faktiske situasjonen som forelå i Vestkyst 1 saken så ville det naturlige være å avskjære regress, men dette kan ikke få betydning for i Jobst Oldendorff.

En annen side av avgjørelsen er, som det påpekes i avsnitt B, at den amerikanske dommen ikke kan tas til inntekt for at det ikke er adgang til å vurdere regress mellom befrakter og bortfrakter basert på deres innbyrdes kontraktsforhold. Dommen fra den amerikanske domstolen tok først og fremst stilling til om bortfrakter var ansvarlig for Lopez sine skader ut fra en uaktsomhetsvurdering, men det at rederiet her ble dømt for uaktsomhet kan ikke avskjære en regressvurdering ut fra funksjons- og ansvarsfordelingen i det underliggende certepartiet.

⁹⁷ ND 1979 s. 364, avsnitt A, side 33

⁹⁸ ND 1979 s. 364, avsnitt A, side 33

⁹⁹ Moshuus (1992) side 26 og Sejersted (1976) side 26.

Siden dommen er avsagt i USA har den for øvrig ikke noen rettskildemessig vekt for norske domstoler.¹⁰⁰

Sist men ikke minst tar Professor Brækhus i sitt votum stilling til hvorvidt bortfrakter og hans besetning her har handlet uaktsomt ved å fjerne ”wedges and lashings” før lossing av skipet tiltok. Utgangspunktet er som tidligere nevnt at bortfrakter har ansvar for feil eller forsømmelse fra noen bortfrakter svarer for. Dette er ikke omtvistet mellom partene. I dommen kommer han frem til at dette var i henhold til bortfrakters kontraktsforpliktelse i certepartiet. I forhold til befrakter så kommer Brækhus til at dette var i henhold til kontraktsbaserte rutiner mellom partene og kan således ikke anses som uaktsomhet i forhold til befrakter, bare i forhold til den skadde havnearbeideren Lopez, men da på bakgrunn av amerikansk rett. Retten kommer til at på bakgrunn av dette må bortfrakters krav om regress til befrakter opprettholdes.¹⁰¹

Jobst Oldendorff - dommen kan altså tas til inntekt for at det absolutt er mulig å tilkjenne bortfrakter regressadgang mot befrakter også under norsk rett. Avgjørelsen tar videre stilling til forholdet til Vestkyst 1 og poengterer klart at denne høyesterettsdommen ikke utelukkende kan tas til inntekt for at det ikke foreligger en alminnelig regressadgang i norsk rett. Vestkyst 1 var en særlig situasjon der befrakter også var lasteier, og Haag-reglene kommer inn her nettopp for å beskytte lasteier. Haakon Stang Lund har blant annet fremholdt at dette resultatet nok er riktig i den bestemte situasjonen som forelå i Vestkyst 1, men at dette ikke kan sies å være en generell hovedregel.¹⁰² Dette synes også å være Erling Selvig sitt syn å være når han vurderer Vestkyst 1-dommen og man kan forstå hans vurdering dit hen at Vestkyst 1 ikke har så mye betydning også fordi bortfrakter ikke kunne exculpere seg.¹⁰³ Stang Lund har tatt denne avgjørelsen til inntekt for det som også må være det klare utgangspunktet for regress i norsk kontraktsrett generelt, nemlig at det er adgang til å kreve regress med mindre det er særlige grunner eller hjemmel taler for det motsatte. Skal ikke bortfrakter ha regressadgang må dette i så fall være fordi certepartiet har eksplisitte bestemmelser om dette.

Dette må også gjelde innen sjørettslige fraktavtaler og det å etablere en regel om at regress her er avskåret er å trekke Vestkyst 1-dommen for langt. Han fremholder videre at Jobst Oldendorff har vesentlig betydning i forhold til resultatet i Vestkyst 1 da den synes å trekke i motsatt retning.¹⁰⁴

¹⁰⁰ ND 1979 s. 364, del B side 34

¹⁰¹ ND 1979 s. 364, del B siste avsnitt

¹⁰² Stang Lund (1988) side 344 - 345

¹⁰³ Selvig (1968) side 203-204

¹⁰⁴ Stang Lund (1988) side 348

En annen grunn til å ta i betraktning voldgiftspraksis på området, ved siden av at det er fremtredende jurister som har avsagt dem, er at det ikke er mye praksis på området fra ordinære norske domstoler. Mye av årsaken til dette synes å være at i certepartiforhold er det ofte avtalt mellom partene at eventuelle tvister heller skal gå for engelsk eller amerikansk rett.¹⁰⁵ Det er etter min mening all grunn til å legge vekt på Jobst Oldendorff avgjørelsen da dommen har en gjennomgående analyse av forholdene hvor et mulig regress-spørsmål kan oppstå i lys av certepartiforhold, og tar dessuten stilling til dette på bakgrunn av en grundig drøftelse av norsk rett på området.

4.4 Prinsipielle problemstillinger ved utstedt sjøfraktbrev

Spørsmål omkring regresshjemmel og regressansvar når det utstedes konnossement ved befraktning vil også være relevant dersom det i stede utstedes sjøfraktbrev. Bruk av sjøfraktbrev har lenge vært vanlig langs norskekysten, men man ser også at det i større grad enn før blir vanlig i internasjonal fart.¹⁰⁶ Det er derfor relevant å komme med noen korte bemerkninger om noen aktuelle regressproblemstillinger ved bruk av sjøfraktbrev.

Der sjøfraktbrevet er utstedt, blir spørsmålet egentlig om det blir noen forskjell fra tilfeller med utstedt konnossement. Som utgangspunkt må svare på dette være at det ikke blir noen forskjell. De reglene som regulerer ansvaret under konnossement er stort sett de samme som vil gjelde ved ansvar under sjøfraktbrev. Det innebærer som utgangspunkt at ansvarsreglene i kapittel 13 også vil få virkning for sjøfraktbrev. Dette fremgår av § 254 som angir at reglene i kapittel 13 vil komme til anvendelse så lenge det er snakk om sjøtransport og transportdokument som gir anvisning på fraktavtalen.¹⁰⁷ Den største forskjellen her vil være i forhold til godtrovirkninger av konnossementet i motsetning til det som følger av sjøfraktbrevet. Dette har først og fremst betydning for bevisavskjæringen i de tilfeller hvor for konnossementets del vil få en situasjon der bortfrakter vil få et økt ansvar overfor godtroende erverver fordi han ikke kan føre motbevis. Sjøfraktbrevet er i motsetning til konnossementet ikke omsettelig, og vi vil derfor ikke få denne problemstillingen ved utstedt sjøfraktbrev. Sjøfraktbrev kan imidlertid være overførbart, men erverver får ikke bedre posisjon enn avhender.¹⁰⁸ Det neste spørsmålet i forhold til sjøfraktbrevet er om man har noen regresshjemmel for bortfrakter her.

¹⁰⁵ Stang Lund (1988) side 342

¹⁰⁶ Bull og Falkanger (2010) side 321 petit.

¹⁰⁷ Bull og Falkanger (2010) side 319 jf. sjøl. § 254 første ledd jf. tredje ledd.

¹⁰⁸ Bull og Falkanger (2010) side 236

Det som er interessant for dette spørsmålet er om det er hjemmel i certepartiet for at (A) kan velte ansvaret over på (B) dersom det er utstedt sjøfraktbrev og det ikke har noen bestemmelser som regulerer regress. Spørsmålet blir om bortfrakter da skal stå i en dårligere stilling enn om det var utstedt konnossement ut fra certepartiet. I Gencon er det klart at klausul 10 gir hjemmel for regress så lenge det er utstedt konnossement, men kan spørre om dette også er tilfelle ved sjøfraktbrev selv om det ikke fremgår av ordlyden.

Dersom vi ikke har hjemmel for regress ved sjøfraktbrevet i certepartiet blir neste spørsmål om regressadgangen i sjølovens § 338 eller § 382 kan brukes analogisk for sjøfraktbrev dersom dette er utstedt under et certeparti?¹⁰⁹ Det at de samme reglene i kapittel 13 også gjelder for konnossement under befraktning også gjelder for sjøfraktbrev taler utgangspunktet for at det ikke er grunn til å behandle sjøfraktbrev annerledes. På den andre siden fremgår det klar av ordlyden i bestemmelsene at det vises til konnossement, og ikke for eksempel transportdokument, og man kan spørre om dette er bevisst fra lovgivers side. Det fremgår i hvertfall ikke av forarbeidene at det er ment sånn og det vises bare til konnossementet.¹¹⁰

5 Avsluttende bemerkninger og betraktninger rundt aktualiteten av problemstillingen

Avslutningsvis vil jeg komme med noen oppsummerende bemerkninger i forhold til hva som kan påpekes av generelle trekk om regressadgangen i befraktning. Formålet med denne oppgaven har først og fremst vært å fremheve hjemmel og adgangen for bortfrakter til å kreve regress, og likeledes å peke på når befrakter har et ansvar for å holde bortfrakter skadesløs. Gjennom analyse av relevante typetilfeller og rettskilder på området er det noen tendenser som er fremtredende for spørsmålet om regress.

Vestkyst 1 dommen har utgjort en del av hovedgrunnlaget for denne analysen. Etter en gjennomgående vurdering av spørsmålene omkring regress synes det å trekke i retning av at prinsippene og resultatet i Vestkyst 1 fortsatt må sies å være riktig for den situasjonen som var oppe for retten i 1961. Enda viktigere er kanskje at hovedprinsippene i dommen synes å være av betydning også i dag og tendensen er nok at prinsippet i dommen fortsatt er gjeldende rett. Jeg er kommet til at Vestkyst 1 fortsatt har betydning hvis spørsmålet på nytt skulle komme opp for domstolene.

¹⁰⁹ Sjøloven § 338 tredje ledd jf. § 382 første ledd

¹¹⁰ NOU 1993:36 side 69 og 88

Ut fra den underliggende funksjonsfordelingen mellom befrakter og bortfrakter i et certeparti så synes resultatet å ivareta risiko og ansvarsfordelingen som er grunnlaget for befraktningsavtalen mellom partene når befrakter også representerer lasteinteresser.

Når certepartiet imidlertid ikke har noen bestemmelser om regress og forholdet til tredjemann, så må det være nærliggende å falle tilbake på en tolking av hva som er avtalt i certepartiet. Det har i etterkant av Vestkyst 1 vært diskutert hvorvidt ansvarsfraskrivelsen i Gencon bare har vært et skjold for bortfrakter, og at det ikke kan tolkes som en regressadgang. Dette problemet synes i den senere tid å ha blitt avhjulpet ved at Gencon har fått klausul 10 som er en klar regresshjemmel. Innføringen av regresshjemmel har nok bidratt til å klargjøre det som har vært noe av kjernen i problemstillingen, særlig i etterkant av Vestkyst 1 dommen, nemlig mangelen av regresshjemmel.

Hvorvidt begrunnelsen i Vestkyst 1 også er dekkende for den alminnelige regressadgangen under befraktning i norsk rett der ansvar for bortfrakter overfor tredjemanns øker finner jeg grunn til å stille spørsmålstegn ved. Jeg er i alle fall tilbøyelig til å tro at begrunnelsen i så henseende ville blitt annerledes om en sak med slikt partsforhold hadde kommet for norske domstoler i dag, men hvorvidt utfaller ville vært annerledes er ikke sikkert og vanskelig å spekulere i.

6 Litteraturliste

Lovregister

Sjøloven 1994	Lov av 24.juni 1994 nr. 39 om sjøfarten
Skadeserstatningsloven 1969	Lov av 13.juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning
Gjedsbrevloven 1939	Lov av 17.februar 1939 nr. 1 om gjeldsbrev
Selskapsloven 1985	Lov av 21.juni 1985 nr. 83 om ansvarlige selskaper og kommandittselskaper
Kjøpsloven 1988	Lov av 13.mai 1988 nr. 27 om kjøp

Forarbeider

NOU 1993:36	Sjølovkomiteens delutredning XV Godsbe- fordring til sjøs. Avgitt til Justis- og politide- partementet november 1993
NOU 2012:10	Sjølovkomiteens utredning XX Gjennomfø- ring av Rotterdamreglene i sjøloven. Opp- nevnt av Justis- og politidepartementet 1. September 2009.

Høyesterettspraksis

Rt 1957 s. 733
Rt 1961 s. 1334
Rt 1976 s. 1002
Rt 1997 s. 1029

Voldgiftspraksis

ND 1978 s. 96
ND 1979 s. 364

Juridisk litteratur

Andvord, Bull og Selvig (1980)	Rich Andvord, Hans Jacob Bull og Erling Selvig. Nordiske dommer i sjøfartsanliggende årgang 1979, Oslo 1980.
Andvord og Gram (1979)	Rich Andvord og Per Gram. Nordiske dommer i sjøfartsanliggende årgang 1978, Oslo 1979.
Helgesen (2001)	Jan E. Helgesen. Torstein Eckhoffs rettskildelære, 5.utgave, Oslo 2001.
Krüger (1984)	Krüger, Kai. Pengekrav, Oslo 1984
Sejersted (1949)	Sejersted, Fredrik. Om Haag-reglene: lov av 4. Februar 1938 om gjennomføring av den internasjonale konvensjonen om konnossementer, Oslo 1949
Wilhelmsen (2006)	Wilhelmsen, Trine Lise. Rett i havn, Oslo 2006
Selvig (1968)	Selvig, Erling. Det såkalte husbondsansvaret, Oslo 1968
Falkanger (1988)	Falkanger, Thor. Lov, Dom og Bok, festeskrift til Sjur Brækhus, Oslo 1988
Hagstrøm (2011)	Hagstrøm, Viggo. Obligasjonsrett, Oslo 2011
Bull og Falkanger (2010)	Bull, Hans Jacob og Thor Falkanger. Sjørett, Oslo 2010
Knoph (2009)	Knoph, Ragnar. Knophs oversikt over norsk rett, Oslo 2009.
Jantzen (1952)	Jantzen, Johs. Godsbefordring til sjøs, Oslo 1952

Gram (1977)

Gram, Per. Fraktavtaler og deres tolking, Oslo 1977

Michelet (1993)

Michelet, Hans Petter. Last og ansvar, Oslo 1993

Juridiske artikler og tidsskrifter

Vogt Eriksen (1980)

Jens Vogt Eriksen. Regress og certepartiforhold, trykt i Marius nr. 53, Oslo 1980

Stang Lund (1988)

Haakon Stang Lund. Regress mellom partene i certepartier og fraktkontrakter, trykt i Lov, Dom og Bok, Festeskrift til Sjur Brækhus trykt av Universitetsforlaget, Oslo 1988.

Moshuus (1992)

Susanne Moshuus. Fordeling av lasteansvar i tidsbefraktningforhold, trykt i Marius nr. 139, Oslo 1992

Selvig (1986)

Erling Selvig. Tolking av norsk eller annen skandinavisk rett av certepartier og andre standardvilkår utformet på engelsk, trykt i Tidsskrift for Rettsvitenskap, årgh. 99 h 1/2 1986.

Falkanger (1997)

Thor Falkanger. Tolking av sjørettslige standardkontrakter og særlig om betydning av forarbeider, trykt i Ånd og Rett Festeskrift til Birger Stuevold Lasse, Oslo 1997.

Selvig (1978)

Erling Selvig. The Hamburg Rules, konvensjonen i sjøtransport av gods trykt i Marius nr.31, Oslo 1978

Alten (1938) Edvind Alten. Sjølovsrevisjonen trykt i Tidsskrift for Rettsvitenskap nr. 51, Universitetsforlaget, Oslo 1938.

Brækhus (1975) Sjur Brækhus. Fraktavtaler, Definisjon, Inndeling trykt i Marius nr. 1, Oslo 1975

Materialsamlinger og lovkommentarer

Materialsamling i sjørett (2012) Sjørettsfondet. Materialsamling i sjørett JUS5401/JUR 1401, Oslo 2012

Bredholt, Martens, Mathiasen og Philip (2012) Jørgen Bredholt, Jesper Martens, Jens V. Mathiasen og Allan Philip. Sjøloven med kommentarer, København 2012.

Maritime Law case collection (2001) Sjørettsfondet. Maritime Law case collection Jus 5401/5402 Maritime Law, Oslo 2001.

Oxford Law Dictionary (2009) Elizabeth A. Martin og Jonathan Law. Oxford Law Dictionary, OUP Oxford 2009.

Holvik (2007) Jan E. Holvik. Viktor Haxthow Sjølovene kommentarutgave, Universitetsforlaget, Oslo 2007.